




3 1761 11650600 7



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506007>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, April 20, 1989

Tuesday, April 25, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le jeudi 20 avril 1989

Le mardi 25 avril 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Organization Meeting

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Séance d'organisation

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

APPEARING:

Hon. Shirley Martin,
Minister of State for Transport

WITNESS:

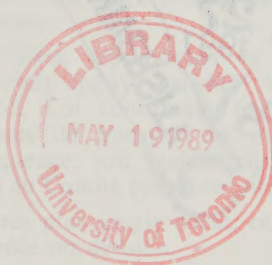
(See back cover)

COMPARAÎT:

L'hon. Shirley Martin,
Ministre d'État (Transports)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

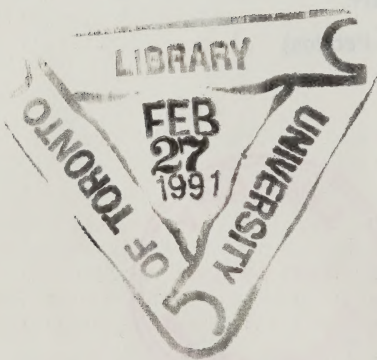
Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage



ORDERS OF REFERENCE

Extracts from the Votes and Proceedings of the House of Commons:

Mr. Hawkes, from the Committee appointed to prepare and report lists of Members to compose the Standing Committees of this House, pursuant to Standing Order 104, presented the First Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Standing Committees of this House be composed of the Members listed below:

14/04/89

**Transport
Members**

Iain Angus	Patrick Nowlan
Ken Atkinson	Denis Pronovost
Les Benjamin	Guy St-Julien
Joe Comuzzi	Brian Tobin
Maurice Dionne	Pierrette Venne
Charles Langlois	David Walker
Arnold Malone	Stan Wilbee—(14)

14/04/89

By unanimous consent, on motion of Mr. Hawkes, seconded by Mr. Cooper, the First Report of the Committee appointed to prepare and report lists of Members to compose the Standing and Standing Joint Committees of this House, presented earlier this day, was concurred in.

Extracts from the Votes and Proceedings of the House of Commons:

Debate was resumed on the motion of Mr. Bouchard (Roberval), seconded by Mrs. Landry,—That Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof, be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to, on division.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Extraits des Procès-verbaux de la Chambre des communes:

M. Hawkes, du Comité institué aux fins de dresser et présenter une liste des députés qui doivent composer les Comités permanents de la Chambre, conformément à l'article 104 du Règlement, présente le premier rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que les comités permanents de la Chambre se composent des députés dont les noms suivent:

14/04/89

**Transports
Membres**

Iain Angus	Patrick Nowlan
Ken Atkinson	Denis Pronovost
Les Benjamin	Guy St-Julien
Joe Comuzzi	Brian Tobin
Maurice Dionne	Pierrette Venne
Charles Langlois	David Walker
Arnold Malone	Stan Wilbee—(14)

14/04/89

Du consentement unanime, sur motion de M. Hawkes, appuyé par M. Cooper, le premier rapport du Comité institué aux fins de dresser une liste des députés qui doivent composer les Comités permanents et mixtes permanents de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, est agréé.

Extraits des Procès-verbaux de la Chambre des communes:

Le débat reprend sur la motion de M. Bouchard (Roberval) appuyé par M^{me} Landry,—Que le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence, soit maintenant lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée sur division.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déferé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 20, 1989

(1)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:06 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Acting Members present: Joe Volpe for Joe Comuzzi; Stan Keyes for David Walker.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

The Clerk presided over the election of the Chairman.

Arnold Malone moved,—That Patrick Nowlan do take the Chair as Chairman of this Committee.

Iain Angus moved,—That Les Benjamin do now take the Chair as Chairman of this Committee.

And the question being put on the first motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 1.

The Chairman took the Chair.

On motion of Guy St-Julien, it was agreed,—That Denis Pronovost be elected Vice-Chairman of this Committee.

On motion of Iain Angus, seconded by Maurice Dionne, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present provided that at least four members are present, one of whom is a member of the Opposition.

On motion of Charles Langlois, it was agreed,—That the Committee print 550 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*, as established by the Board of Internal Economy.

It was agreed,—That the Sub-Committee on Agenda and Procedure be composed of five members of the Committee, including three members representing the government, one representing the Liberal Party and one representing the N.D.P.

On motion of Maurice Dionne, it was agreed,—That the Committee retain the services of one or more Research Officers from the Library of Parliament, as needed, to assist the Committee in its works, at the discretion of the Chairman.

The Committee discussed future business.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 20 AVRIL 1989

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports tient, aujourd'hui à 9 h 06, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Membres suppléants présents: Joe Volpe remplace Joe Comuzzi; Stan Keyes remplace David Walker.

Aussi présent: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche.

Le greffier du Comité préside l'élection du président.

Arnold Malone propose,—Que Patrick Nowlan occupe le fauteuil en tant que président du présent Comité.

Iain Angus propose,—Que Les Benjamin occupe maintenant le fauteuil en tant que président du présent Comité.

Puis la première motion est mise aux voix et adoptée par vote à main levée: Pour: 8; Contre: 1.

Le président occupe le fauteuil.

Sur motion de Guy St-Julien, il est convenu,—Que Denis Pronovost soit élu vice-président du présent Comité.

Sur motion de Iain Angus, appuyé par Maurice Dionne, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre l'impression en l'absence du quorum, à condition qu'au moins quatre membres soient présents, dont un membre de l'opposition.

Sur motion de Charles Langlois, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 550 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages*, comme l'y autorise le Bureau de régie interne.

Il est convenu,—Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose de cinq membres du Comité, soit de trois membres du gouvernement, d'un membre du parti libéral et d'un membre du parti néo-démocrate.

Sur motion de Maurice Dionne, il est convenu,—Que le Comité retienne les services d'un ou de plusieurs attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement, au fur et à mesure des besoins, pour aider le Comité dans ses travaux, le tout à la discrétion du président.

Le Comité détermine ses futurs travaux.

At 10:03 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 10 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

TUESDAY, APRIL 25, 1989

(2)

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., in Room 253-D, Centre Block, this day, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker and Stan Wilbee.

In attendance: John Christopher, Research Officer, Library of Parliament. David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: Hon. Shirley Martin, Minister of State for Transport.

Witness: From the Department of Transport: Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy Development.

The Committee commenced consideration of its Order of Reference dated Tuesday, April 18, 1989, relating to Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain other Acts in consequence thereof.

By unanimous consent, the Chairman presented the First Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which reads as follows:

Your Sub-Committee met on Thursday, April 20, 1989, to consider future business of the Committee and other matters, and agreed to recommend the following:

1. —That during the questioning of witnesses at any meeting of this Standing Committee, there be allocated ten minutes for the first questioner of each party and that thereafter five minutes be allocated to each subsequent questioner.
2. —That the Chairman, on behalf of the Committee, be authorized to enter into a contract for research services with David Cuthbertson for the period April 24, 1989, to September 29, 1989, for a total not to exceed \$33,173.13.

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That the First Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure be concurred in.

The Minister and witness answered questions.

At 12:03 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee go *in camera* to discuss future business.

LE MARDI 25 AVRIL 1989

(2)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker et Stan Wilbee.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Comparaît: L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports).

Témoin: Du ministère des Transports: Barb Butler, directeur supérieur, Développement des politiques stratégiques.

Le Comité entreprend l'étude de son ordre de renvoi du mardi 18 avril 1989 relatif au projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence.

Par consentement unanime, le président présente le Premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, libellé en ces termes:

Votre Sous-comité s'est réuni le jeudi 20 avril 1989 afin de considérer les travaux futurs du Comité et d'autres sujets et a convenu de recommander ce qui suit:

1. —Que, lors de l'interrogatoire des témoins à toute séance du Comité permanent, dix minutes soient accordées au premier intervenant de chaque parti et cinq minutes par la suite à chaque autre intervenant.
2. —Que le président, au nom du Comité, soit autorisé à passer un contrat avec David Cuthbertson et charge ce dernier de travaux de recherche, pour la période du 24 avril 1989 au 29 septembre 1989, pour la somme de 33,173.13\$ tout au plus.

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que le Premier rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Le Ministre et le témoin répondent aux questions.

À 12 h 03, il est convenu,—Que le Comité adopte le huis clos pour déterminer ses futurs travaux.

At 12:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 12 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Thursday, April 20, 1989

• 0906

The Clerk of the Committee: Honourable members, I see a quorum in conformity with Standing Orders 116, 106.(1) and 106.(2). Your first item of business is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect. Mr. Malone.

Mr. Malone (Crowfoot): I would like to nominate Pat Nowlan for Chair.

The Clerk: It has been moved by Arnold Malone.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): No. I have my own moving to do.

The Clerk: I have to do the motion before me right now.

Mr. Angus: That is what I am dealing with.

The Clerk: This is discussion between yourselves.

Mr. Angus: I move that Mr. Benjamin be nominated as Chair.

The Clerk: Since we have two motions I will put the question on the first motion. It has been moved by Arnold Malone that Patrick Nowlan do take the Chair of this committee as chairman. Is it your pleasure to adopt the said motion?

Mr. Nowlan (Annapolis Valley—Hants): I can vote for the motion?

The Clerk: Yes.

Motion agreed to

The Clerk: I declare Patrick Nowlan elected chairman and invite him to take his place.

The Chairman: In spite of the motion or because of the motion by Mr. Angus, I certainly want to thank the new members for their anticipated confidence and some of the older members, who have been on this committee before, for their confidence.

I must say, Mr. Angus, your motion just confirms my adage of politics, that the only certainty in this business is its uncertainty and unpredictability. If you have that as a precept you do not go too wrong and you do not get too many surprises that you cannot handle in this business.

I do appreciate with some prior consultations through channels that there was support for the Chair. I welcome you all to a committee that as far as I am concerned in my experience around here—all committees are good, but some work harder than others. Some have been dormant for years, but certainly the transport committee, which I have been associated with while in opposition and in

TÉMOIGNAGES*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le jeudi 20 avril 1989

La greffière du Comité: Mesdames et messieurs, je constate qu'il y a quorum, conformément aux articles 116, 106.(1) et 106.(2) du Règlement. Le premier article à l'ordre du jour est l'élection d'un président. Je suis prêt à recevoir des motions en ce sens.

M. Malone (député de Crowfoot): Je voudrais présenter la candidature de Pat Nowlan au poste de président.

La greffière: La motion a été proposée par Arnold Malone.

M. Angus (député de Thunder Bay—Atikokan): Non. J'ai ma propre motion à proposer.

La greffière: Je dois mettre aux voix la motion qui vient d'être proposée.

M. Angus: C'est de cette motion que je parle.

La greffière: Vous discutez entre vous.

M. Angus: Je propose de nommer M. Benjamin comme président.

La greffière: Comme nous avons deux motions, je vais mettre aux voix la première. Arnold Malone a proposé que Patrick Nowlan soit nommé président du Comité. Êtes-vous en faveur de ladite motion?

M. Nowlan (député d'Annapolis Valley—Hants): Je peux voter pour la motion?

La greffière: Oui.

La motion est adoptée

La greffière: Je déclare Patrick Nowlan élu au poste de président et je l'invite à prendre sa place.

Le président: Malgré ou plutôt à cause de la motion de M. Angus, je tiens à remercier les nouveaux députés de même que certains des anciens qui ont déjà siégé à ce Comité, de leur confiance.

Monsieur Angus, je dois dire que votre motion vient de confirmer ce que je dis souvent, à savoir qu'il n'y a qu'une chose de certaine, au sujet de la politique, c'est son incertitude et son imprévisibilité. Si vous ne perdez pas ce principe de vue, vous ne pouvez pas trop vous tromper ni trop vous laisser surprendre.

J'ai cru comprendre que ma nomination avait été appuyée à l'occasion de consultations préalables. Je vous souhaite tous la bienvenue à ce Comité. Ma longue expérience me permet de dire que tous les comités font du bon travail, mais que certains travaillent plus fort que d'autres. Certains d'entre eux sont restés en sommeil pendant des années, mais le comité des transports dont j'ai

[Text]

government, has been one of the more active and I think one of the more constructive committees.

Although we have our differences, and they get pretty definite depending upon the issue, generally we have been pretty objective in a non-partisan way until we get down to the bottom line, sometimes on bills and things like that. Even though we differ very strongly from time to time, there has been a collegiality in the committee and I hope we can preserve that in this atmosphere of so many new members.

• 0910

In welcoming the new members—and certainly I see them everywhere—there is another member, who is a resurrected member but new at the present time, and that is my old colleague and friend, Maurice Dionne—

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): He is a second offender.

The Chairman: —who was the chairman of transport when I was the opposition critic years ago. With the election results there and the decision of the public to bring you back, even though you had to defeat people to get here, I certainly welcome you to the committee. I know that your experience and that of others will help us in our deliberations.

With no further ado, I knew that some matters would come up today. Perhaps before getting into something else, I think it would be good to get out of the way the call for a motion to elect our vice-chairperson. I am open for a motion for our vice-chairperson.

M. Guy St-Julien (Abitibi): Je propose Denis Pronovost.

Motion agreed to

Le président: Mes félicitations, monsieur Pronovost.

As I whispered to you as I came to the Chair, one of the duties of the vice-chairman is to be the Whip of the government party. That is one of the things. Also, I am looking forward to working with Mr. Pronovost because I have heard good things about him. He reflects the change of a very vibrant group around this table. In view of the numbers around this table, obviously “whipping” is going to be a little more important than perhaps it was in the last Parliament.

To get together at this very early stage before some other matters, I would like all members, since there are... Frankly, this is the biggest change in any committee that I have been exposed to in all my years. Arnold is the only one on the government side with experience; and of course, for the NDP we have Les Benjamin and Iain Angus; and the Liberal side... Again, I welcome you all.

[Translation]

fait partie tant du côté de l'opposition que du côté de la majorité, a été l'un des plus actifs et aussi, je pense, l'un des plus constructifs.

Malgré certaines divergences d'opinions, plus ou moins marquées selon la question, nous avons généralement été assez objectifs et non sectaires jusqu'à ce que nous arrivions au noeud du problème lors de l'examen de certains projets de loi, par exemple. Même si nous avons parfois des opinions diamétralement opposées, notre Comité a toujours été animé par un esprit d'équipe et j'espère que nous pourrons le préserver avec l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux venus.

En souhaitant la bienvenue aux nouveaux députés—j'en vois un peu partout—j'en vois un autre qui est, en fait, un revenant, mon ancien collègue et ami, Maurice Dionne...

M. Benjamin (député de Regina—Lumsden): C'est un récidiviste.

Le président: ... qui était le président du Comité des transports lorsque j'étais le critique de l'opposition, il y a des années. Étant donné que les électeurs ont décidé de vous renvoyer ici, même si vous avez battu certaines personnes pour revenir parmi nous, je vous souhaite la bienvenue. Je sais que votre expérience et celle des autres nous seront très utiles.

Pour passer à un autre sujet, nous avons d'autres questions à l'ordre du jour aujourd'hui. Mais avant de passer à autre chose, il serait bon que l'on propose une motion pour l'élection de notre vice-président. J'attends une motion en ce sens.

Mr. Guy St-Julien (Abitibi): I move the nomination of Denis Pronovost.

La motion est adoptée

The Chairman: Congratulations, Mr. Pronovost.

Comme je vous l'ai chuchoté dans le creux de l'oreille, l'une des fonctions du vice-président consiste à jouer le rôle de whip du parti au pouvoir. Il a également d'autres responsabilités. J'ai hâte de travailler avec M. Pronovost car j'ai entendu dire beaucoup de bien à son sujet. Il reflète le dynamisme du groupe réuni autour de cette table. Étant donné notre grand nombre, le whip aura sans doute un rôle un peu plus important à jouer qu'au cours de la dernière législature.

Comme nous sommes réunis, dès le début, avant de passer à d'autres questions, je voudrais que tous les membres... J'avoue n'avoir jamais vu, pendant toutes mes années ici, des changements aussi importants au sein d'un comité. Arnold est le seul représentant de la majorité ayant une certaine expérience; et bien sûr, du côté du NDP, nous avons Les Benjamin et Iain Angus; et du côté des Libéraux... Encore une fois, je vous souhaite la bienvenue à tous.

[Texte]

I think it would be good for all of us if you would introduce yourselves to say where you are from and perhaps what your interest is in transport, so that we get to know each other a little. Since I see one on the distaff side, Pierrette Venne, I wonder if we could start with her and go around the table. Perhaps you can say who you are and where you come from, giving a capsule comment.

Mme Pierrette Venne (Saint-Hubert): Je représente le comté de Saint-Hubert, sur la rive sud de Montréal. Je suis notaire de profession, ce qui équivaut, dans les provinces autres que le Québec, à *solicitor*. Je m'intéresse au Comité des transports parce qu'on a un aéroport à Saint-Hubert et également beaucoup de voies ferrées. Merci.

Mr. Wilbee (Delta): I am Stan Wilbee from Delta in British Columbia. My interest is that we have the Boundary Bay Airport and the Roberts Bank Port as well as the Fraser Port, and the usual railroad trackage associated with these ventures. I am also the liaison for the B.C. caucus for Vancouver Airport when Tom Siddon is not in town.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I am Ken Atkinson from St. Catharines. I am obviously interested in the St. Lawrence Seaway and the Welland Canal.

The Chairman: Joe Reid was in the area where you come from. Some of us remember Joe Reid, who was a very active member on the committee.

M. St-Julien: Ce qui m'intéresse, c'est toute la question de la sécurité. Il y a 16 aéroports dans mon comté. Il y a CN et VIA Rail. On peut adopter des lois, mais on ne peut pas légiférer sur la géographie. Pour aplanir cette difficulté-là, on a besoin du transport aérien, du transport routier et du transport ferroviaire.

M. Denis Pronovost (Saint-Maurice): Tout d'abord, je suis très heureux du résultat de l'élection à la vice-présidence et de constater que je semble plus populaire que le nouveau président du Comité, étant donné que personne ne s'est opposé à ma candidature.

• 0915

The Chairman: They do not know you as well.

M. Pronovost: Dans ma circonscription de Saint-Maurice, au Québec, on retrouve deux jonctions très importantes du Canadien National et du Canadien Pacifique. Ma région est l'une des plus desservies par VIA Rail. C'est une préoccupation importante pour moi personnellement et pour les citoyens du comté. Nous n'avons pas d'aéroport dans notre région immédiate, et c'est aussi une grande préoccupation pour les citoyens de mon comté.

Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan): Je représente le comté de Manicouagan sur la Côte-Nord du Saint-Laurent, complètement à l'est du Québec.

Je m'intéresse aux transports parce que dans 75 p. 100 ou 80 p. 100 de mon comté, il n'y a pas de routes. Les

[Traduction]

Il serait souhaitable que chacun de vous se présente, dise d'où il vient et peut-être aussi en quoi les transports l'intéressent afin que nous fassions un peu connaissance. Peut-être pourrions-nous commencer par Pierrette Venne, et continuer tout autour de la table. Vous pourriez nous dire qui vous êtes, d'où vous venez et faire quelques brèves observations.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): I represent the Saint-Hubert riding which is located on the south shore of Montreal. I am a notary, which is the equivalent of solicitor in provinces other than the Province of Quebec. I have an interest in this committee because of the airport and many railroads we have in Saint-Hubert. Thank you.

M. Wilbee (député de Delta): Je suis Stan Wilbee, de Delta, en Colombie-Britannique. Je m'intéresse aux transports parce que nous avons l'aéroport de Boundary Bay de même que les ports de Roberts Bank et Fraser, ainsi que les voies ferrées qui desservent généralement ce genre d'installations. Je joue également le rôle d'agent de liaison du caucus de Colombie-Britannique à l'égard de l'aéroport de Vancouver lorsque Tom Siddon est absent.

M. Atkinson (député de St. Catharines): Je suis Ken Atkinson, de St. Catharines. Je m'intéresse, bien sûr, à la voie maritime du St-Laurent et au canal Welland.

Le président: Joe Reid a résidé dans la région dont vous venez. Certains d'entre nous se souviennent de Joe Reid, qui a été un membre actif du Comité.

Mr. St-Julien: I am interested in the whole security issue. There are 16 airports in my riding. We also have CN and VIA Rail. We can pass legislation, but not to change the geography of our country. So, to solve that problem, we need air, road and rail transportation.

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): First of all, I am very grateful for my election as vice-chairman and also for the fact that I seem to be more popular than the new chairman, as there was no one against my nomination.

Le président: Ils ne vous connaissent pas aussi bien.

Mr. Pronovost: In my riding of Saint-Maurice, in the Province of Quebec, there are two very important CN and CP junctions. My area is one of the best serviced by VIA Rail. This is a major concern for me personally as well as for the citizens of my riding. We have no airport in the immediate vicinity, which is also a major concern for my constituents.

Mr. Charles A. Langlois (Manicouagan): I represent the riding of Manicouagan on the north shore of the St. Lawrence, in the far east of the Province of Quebec.

My interest in transport issues results from the fact that there is no road in 75% to 80% of my riding. Our

[Text]

localités sont reliées par voie aérienne ou par bateau durant l'été. Cela s'applique à la partie est du comté et à la partie nord, dans la Baie d'Ungava. Comme il n'y a pas de voie ferrée, je n'ai pas de problèmes avec VIA Rail et je ne ferai pas de représentations pour que VIA Rail s'installe chez nous parce que je vois qu'il y a trop de problèmes ailleurs. Je vais vous laisser ces problèmes-là.

Il y a des améliorations à apporter dans mon comté, dans la région de l'est du Québec, et cela au niveau du transport aérien, du transport maritime et du transport routier.

As a new member here, I am pleased to be working with you on transportation issues in Canada, especially in eastern Quebec.

The Chairman: Thank you, Charles. Maurice, welcome again.

Mr. Dionne (Miramichi): Thank you for your kind words, Mr. Chairman.

The Chairman: I said something kind about you when I first took the Chair, back in 1984.

Mr. Dionne: I was not here.

The Chairman: It was in absentia.

Mr. Dionne: I have spent, I believe, eight years on the committee previously. In my opinion it is the best committee of the House, and perhaps the most important one, because transport is the fibre that binds the country together.

I represent the riding of Miramichi, and we also have CN and VIA Rail.

Mr. Benjamin: For now.

Mr. Dionne: We have an airport as well. I want to be back on this committee because of the work it does and because of the manner in which the committee normally functions with a minimum of partisanship. It is my hope that we will be able to conduct our proceedings here in that atmosphere again, because the transportation industry in this country is of vital importance to every one of us and to all of our constituents. I think our constituents expect us to do the kind of job that has to be done to make sure not only goods and services but people can move across this country and continue to bind the nation together.

Mr. Volpe (Eglinton—Lawrence): My honourable colleague, the former chairman of this committee, spoke well of the importance of this committee. I can only reiterate some of the more important points. For a member from Toronto, obviously air transport safety, security, and efficiency are extremely important. I am coming from an area of Canada where the commercial and population links to the rest of the country are of vital importance. As well, we are obviously very, very

[Translation]

communities are connected by air or by boat in summertime. This applies to the eastern part of my riding as well as the northern part, in the Ungava Bay. As there is no railroad, I have no problem with VIA Rail and I shall not ask for its services as it is a cause of too much discontent elsewhere. I shall leave you that kind of trouble.

Some improvements are required in my riding, in eastern Quebec, as concerns transportation by air, by water and by road.

En tant que nouveau membre du Comité, je me réjouis de pouvoir travailler avec vous à résoudre des problèmes de transport qui se posent au Canada, et surtout dans l'est du Québec.

Le président: Merci, Charles. Maurice, je vous souhaite un bon retour parmi nous.

M. Dionne (député de Miramichi): Merci de ces paroles aimables, monsieur le président.

Le président: J'ai tenu des propos aimables à votre sujet, lorsque j'ai assumé la présidence pour la première fois, en 1984.

M. Dionne: Je n'étais pas là.

Le président: C'était en votre absence.

M. Dionne: Je crois avoir déjà passé huit ans au Comité. A mon avis, il s'agit du meilleur Comité de la Chambre, et peut-être du plus important, étant donné que le transport est le lien qui unit notre pays.

Je représente la circonscription de Miramichi où nous avons également le CN et VIA Rail.

M. Benjamin: Pour le moment.

M. Dionne: Nous avons aussi un aéroport. Je tenais à revenir à ce Comité, en raison de l'excellent travail qu'il accomplit et aussi de la façon dont il fonctionne normalement, avec le minimum de sectarisme. J'espère que nous pourrons tous travailler de nouveau dans ce genre d'atmosphère, étant donné que le secteur du transport revêt une importance vitale pour nous tous et pour tous nos électeurs. Les citoyens de nos circonscriptions s'attendent à ce que nous fassions notre travail pour faire en sorte que non seulement les biens et services, mais également les voyageurs, puissent se déplacer d'un bout à l'autre du pays et à ce que le réseau de transport continue à relier les différentes régions du Canada.

M. Volpe (député de Eglinton—Lawrence): Mon cher collègue, ancien président de ce Comité, a très bien décrit l'importance de notre travail. Je peux seulement répéter certains des principaux points qu'il a soulevés. La sécurité du transport aérien, la sécurité en général et l'efficacité sont certainement de la plus haute importance pour un député de Toronto. Je viens d'une région du pays où les liens commerciaux et démographiques avec le reste du Canada jouent un rôle crucial. D'autre part, nous

[Texte]

concerned about some of the ship transport and the St. Lawrence Seaway system. So I am looking forward to making some valuable contributions through this committee.

Mr. Keyes (Hamilton West): I suppose some of you are already familiar with me. I stood up in the House on the first day and quizzed the government on the position for my Hamilton airport.

The Chairman: That has been here before.

Mr. Angus: It will be here again too.

Mr. Keyes: It is something very dear to me. It is not in my riding; it is in Hamilton—Wentworth, Geoff Scott's riding. Geoff has been working with me diligently to bring about the new interest in Hamilton Airport. So Hamilton Airport is important to me, as well as the harbour, the Port of Hamilton.

• 0920

Some of you may know my good friend Mr. Agro, who is in charge of things down there. John and I, through my days as a reporter, worked closely to get the interest in the harbour, and of course the discrepancies between city council and the Harbour Commission a little more fair in the eyes of the public because there seemed to be this tit-for-tat argument going on, and it may still be going on. My interest is because the Port of Hamilton also falls in my riding. Of course it is the second biggest harbour in Canada.

Rail is also important to me, because we have some wonderful train stations in Canada. I am trying to develop one for GO Transit service eventually, we hope, between Hamilton and Toronto, that vital link between southwestern Ontario and Toronto, because the sheer traffic flow that is going now between the Golden Horseshoe per se, and Toronto is just getting so heavy that you leave your home at 6.30 in the morning to get to work for 9. If we can establish some kind of GO Transit route for that, as well as the main train station that links parts of the United States right around the horn at the bottom of Lake Ontario, right up toward Toronto and then on to Montreal and Ottawa. . . I feel Hamilton is a very important link in the whole transportation network.

Mr. Benjamin: I am completing my 20th year of continuous membership in this committee. The 21st year will start on June 25. Anyway, I am glad to be back on it. I guess you could say I have been into anything and everything that has ever come up on transportation in that 20 years, as you will know, Mr. Chairman, and Mr. Dionne will know. I look forward to us trying to persuade the government to change its mind or change its policies

[Traduction]

éprouvons de vives inquiétudes au sujet du transport par bateau et la voie maritime du St-Laurent. Par conséquent, j'espère pouvoir jouer un rôle utile par l'entremise de ce Comité.

M. Keyes (député de Hamilton-Ouest): Je suppose que certains d'entre vous me connaissent déjà. J'ai pris la parole à la Chambre le premier jour pour demander au gouvernement où en étaient les choses en ce qui concerne l'aéroport de Hamilton.

Le président: Cette question a déjà été soulevée ici avant.

M. Angus: Elle le sera de nouveau.

M. Keyes: C'est un sujet qui me tient beaucoup à coeur. Cet aéroport n'est pas dans ma circonscription, mais dans celle de Geoff Scott, la circonscription de Hamilton—Wentworth. Geoff a uni ses efforts aux miens pour amener le gouvernement à s'intéresser à l'aéroport de Hamilton. Par conséquent l'aéroport de Hamilton a beaucoup d'importance à mes yeux, le même que le port de Hamilton.

Certains d'entre vous connaissent sans doute mon bon ami, M. Agro, qui s'occupe de ces questions là-bas. Du temps où j'étais journaliste, John et moi avons travaillé ensemble pour amener l'opinion publique à s'intéresser au port et mieux lui faire comprendre les divergences de vues entre le conseil municipal et la commission du port, dont la petite guerre dure peut-être encore. Je m'intéresse à cette question parce que le port de Hamilton se trouve également dans ma circonscription. Bien sûr, il s'agit du deuxième port du pays par ordre d'importance.

Le chemin de fer compte également beaucoup à mes yeux étant donné que nous avons de merveilleuses gares de chemin de fer au Canada. J'essaie d'en obtenir une pour le service GO Transit entre Hamilton et Toronto qui, nous l'espérons, assurera un jour la liaison entre le Sud-Ouest de l'Ontario et Toronto étant donné que le trafic entre cette région et la métropole est tellement congestionné que vous devez partir de chez vous à 6h30 du matin pour arriver au travail à 9 heures. Si nous pouvons mettre en place un service Go Transit de même qu'une gare de chemin de fer principale reliant certaines régions des États-Unis situées au sud du lac Ontario à Toronto, puis à Montréal et Ottawa. . . Je pense que Hamilton joue un rôle très important dans l'ensemble du réseau de transport.

M. Benjamin: J'achève ma vingtième année de service continu au sein de ce Comité. Ma vingt et unième année débutera le 25 juin. Quoi qu'il en soit, je me réjouis d'être de retour. Comme vous le savez, monsieur le président et monsieur Dionne, j'ai été mêlé à tout ce qui a eu un rapport avec le transport, depuis vingt ans. J'espère convaincre le gouvernement de changer d'avis ou de modifier sa politique dans plusieurs domaines, et je suis

[Text]

in a number of areas, and I am sure there will be members from all parties seeking to do that in a positive and constructive manner.

The Chairman: You have been positive and constructive before—

Mr. Benjamin: Oh, yes.

The Chairman: —most of the time.

Mr. Benjamin: I only want the minister's hide.

The Chairman: Yes, that is true.

Mr. Angus, the fact that you limped in here today had nothing to do with your motion, did it?

Mr. Angus: No, no revenge whatsoever.

The Chairman: I almost bumped into you in the lobby yesterday, but I did not think—

Mr. Angus: My riding is Thunder Bay—Atikokan, one of the key ports in eastern Canada. From a constituency point of view, my focus has been on the seaway, the viability of it, the impact of the WGTA rates in terms of movement of grain, east versus west. I am the NDP transport critic. I took over from Les this winter. Les, by the way, in addition to everything else he has said, has said "I told you so" not just to the ministers of transport so many times, but to this committee as well, and I am sure there will be occasions when he reminds this committee—

Mr. Benjamin: No!

Mr. Angus: —that they erred in years gone by—

Mr. Benjamin: There is the problem.

Mr. Angus: —and should have done what he said in the first place.

The committee has worked very well together. This is my fifth year on it, and the chairman is right. There are times when we disagree vehemently, but we try to work it out. We try to find a way in which we can deal with the information that we have picked up on, to try to find the path that is best for transport, whether it is rail, whether it is marine, whether it is air, whether it is road—and I guess now even pipelines, in terms of commodity pipelines.

I look forward to working with the members of the committee, and I know that as a result of our efforts the citizens of Canada will be well served.

Mr. Malone: I am from Crowfoot in Alberta. I and Les Benjamin share the only two landlocked provinces in Canada and quite naturally, I presume with Les, as with myself, our principal, though not our only, area of interest deals with rail and freight transportation. To that end, my main objective is to seek efficiency in freight transportation. We have gone through a period now going on eight or nine years, such that every year the grain industry has experienced a decline in income from the preceding year.

[Translation]

sûr que les députés de tous les partis chercheront à le faire de façon positive et constructive.

Le président: Vous avez déjà été positif et constructif. . .

M. Benjamin: Certainement.

Le président: . . . la plupart du temps.

M. Benjamin: Je veux seulement la peau du ministre.

Le président: Oui, c'est vrai.

Monsieur Angus, le fait que vous soyez venu ici aujourd'hui n'a rien à voir avec votre motion, n'est-ce pas?

M. Angus: Non, ce n'est pas pour prendre une revanche.

Le président: J'ai failli vous rentrer dedans dans l'antichambre mais je ne pensais pas. . .

M. Angus: Ma circonscription est celle de Thunder Bay—Atikokan, où se trouve l'un des principaux ports de l'Est du pays. Je m'intéresse surtout à la voie maritime, à sa viabilité, aux conséquences des tarifs de la LTGO sur le transport des céréales, dans l'Est par rapport à l'Ouest. Je suis le critique des transports du NPD. J'ai pris la suite de Les cet hiver. D'ailleurs, en plus de tout ce qu'il a pu dire, Les a déclaré: «Je vous l'avais dit» non seulement aux ministres des transports, mais à ce Comité, et je suis sûr qu'il aura l'occasion de lui rappeler. . .

M. Benjamin: Non!

M. Angus: . . . qu'il s'est trompé par le passé. . .

M. Benjamin: Voilà où est le problème.

M. Angus: . . . et qu'il aurait dû faire ce qu'il avait dit au départ.

Le Comité a très bien travaillé. C'est la cinquième année que j'en fais partie, et le président a raison. Il nous arrive d'avoir des points de vue diamétralement opposés, mais nous essayons de résoudre nos divergences. Nous tentons de trouver une façon d'utiliser les renseignements que nous obtenons, de trouver la meilleure solution pour le transport ferroviaire, maritime, aérien ou routier, ou même le transport par pipeline.

J'ai hâte de travailler avec les membres du Comité et je sais qu'à la suite de nos efforts, les citoyens du Canada seront bien servis.

M. Malone: Je viens de Crowfoot, dans l'Alberta. Les Benjamin et moi-même partageons les deux seules provinces du pays qui sont entièrement à l'intérieur des terres et il est donc naturel que nous nous intéressions surtout au transport ferroviaire et au transport des marchandises. L'efficacité du transport des marchandises représente mon principal objectif. Depuis bientôt huit ou neuf ans, le secteur céréalier voit, chaque année, ses revenus baisser par rapport à l'année précédente.

[Texte]

[Traduction]

• 0925

For 30 years the farmers have been able to maintain existence by the fact that the farmers themselves have enhanced their own efficiency. In that period of time they have become somewhere around 300%, 400%, 500% more efficient than they were in the 1950s. I think we have hit the top level of the S-curve on that, in that there is very little expectation for farm production to get much more efficient in the near future unless there is some startling new research out there. The only two areas for the grain industry if we are to sell on the world shelves in the way we have to the extent that has benefited Canada to somewhere around \$6 billion a year is to have improvements in grain handling and in grain transportation. That implies in it, then, the seeking and searching for methods of efficiency, and that needs to be the bottom line of the industry.

M. St-Julien: J'ai oublié quelque chose tout à l'heure. Une chose qui m'intéresse beaucoup, c'est le transport des matières dangereuses au Canada. Pour les nouveaux, en passant, je pense que c'est la dernière journée où il y aura des applaudissements.

The Chairman: I am going to ask who she is and who he is. Who are you?

The Clerk: My name is Ellen Savage, and I am the clerk of this committee.

The Chairman: And she was the clerk, and a very good clerk, broken in half-way through the last Parliament, or the last couple of years, anyway.

The Clerk: Last year.

The Chairman: We went through several clerks. I do not understand that. The committee was good, and we had a lot of good clerks, but there is some type of reputation in the clerks' office. . . She has been able to stand it for two years.

I welcome you back to be my assistant, *mon greffier*.

La greffière: Merci, monsieur.

Mr. Wilbee: It is probably the cigars.

The Chairman: This is why we are in, as I think all members know now, without getting too historic, the Railway Committee Room. Basically we have first call. There are always committees that try to get in here, but we basically have it. As I have explained to some members, the good thing about the committee for getting work done is once we get in here we start at, say, 9.30 a.m. and usually we go through until 1 p.m. or 3.30 p.m. to 6 p.m. You are not bumped every hour and a quarter or every hour and a half. Of course it is also good because of the high ceilings. You can smoke in here and the

Depuis 30 ans, les agriculteurs ont réussi à survivre parce qu'ils ont pris eux-mêmes les mesures voulues pour accroître leur propre efficacité. Au cours de cette période, ils sont devenus environ 300 p. 100, 400 p. 100 et 500 p. 100 plus efficaces qu'ils ne l'étaient durant les années 50. Je pense qu'à cet égard, nous avons atteint le sommet de la courbe. En effet, il est peu probable que la production agricole gagne beaucoup en efficacité à moins qu'il n'y ait des innovations technologiques surprenantes dans ce domaine. Il n'y a que deux secteurs où l'industrie céréalière peut apporter des améliorations si elle veut continuer de vendre sur les marchés mondiaux, rapportant ainsi des recettes d'environ six milliards de dollars par année au Canada: la manutention et le transport des céréales. Il s'ensuit que c'est dans ces deux secteurs qu'ils convient de chercher des moyens d'accroître l'efficacité. Il faut que cela soit la préoccupation première de l'industrie.

Mr. St-Julien: I forgot something earlier. There is one area that I take a lot of interest in, and that is transportation of dangerous goods in Canada. By the way, for the information of newcomers, I think that it will be the last day where there is applause.

Le président: Je vais demander aux personnes qui siègent à ma droite et à ma gauche de s'identifier. Qui êtes-vous?

La greffière: Mon nom est Ellen Savage et je suis la greffière du Comité.

Le président: C'est une excellente greffière qui est arrivée, je crois, au milieu de la dernière législature ou, en tout cas, il y a environ deux ans.

La greffière: L'année dernière.

Le président: Plusieurs greffiers se sont succédé au Comité. Je ne sais pas trop pourquoi. Le comité était intéressant et nous avons eu à notre service de très bons greffiers, mais il était auréolé d'une drôle de réputation au sein du Bureau des greffiers. Quoi qu'il en soit, elle a été capable de supporter cette affectation pendant deux ans.

Je vous souhaite de nouveau la bienvenue à titre d'assistante, de greffière.

The Clerk: Thank you, sir.

M. Wilbee: Ça a sans doute quelque chose à voir avec le cigare.

Le président: Sans vouloir remonter à Mathusalem, puisque je pense que tous les députés sont au courant, voici pourquoi nous siégeons ici dans la salle du Comité des chemins de fer. Essentiellement, nous avons le premier choix. Il y a toujours des comités qui essaient d'usurper ce local, mais en somme, c'est le nôtre. Comme je l'ai expliqué à certains députés, ce qu'il y a de bien dans cet arrangement, c'est que nous pouvons travailler sans interruption. Si nous commençons nos travaux à 9h30, nous les poursuivons habituellement jusqu'à 13 heures ou encore nous siégeons de 15h30 à 18 heures. On

[Text]

smoke goes up. Anyway, we can worry about that as a by-law later. The chairperson understands the realities of life.

On the other side, this is a historic room, and there were many debates on the railway here years and years ago. It has always been the intention of the committee that we should dress it up a little more to show a little more of our transportation history. That is something perhaps we can think about.

I now ask this person to identify himself.

Mr. John Christopher (Research Officer, Research Branch, Library of Parliament): I have lasted 10 years with the committee. I do not know whether that is good or bad.

The Chairman: As with other committees, he has been seconded, in effect, from Research to be our researcher, as a start. Again, in both opposition and government I have found him to be fair, able, and willing to share information with all members, because that is his function. He is not the government researcher or the opposition researcher, he is the researcher for the committee.

Mr. Benjamin: Just as another point of interest for our new members, if they were not aware of it. Starting in 1867, this was the Committee on Railways, Telegraph and Canals. That was the original handle of this committee.

The Chairman: Were you there?

Mr. Benjamin: As an old telegrapher, yes.

The Chairman: That is true.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I neglected to mention when I was going through the list of transportation facilities in my riding that we also have one of the oldest ports in Canada. In fact, Wolfe at one point, or his successor—he was on board the ship, but he was not living any longer—sailed up the Miramichi River and burned out a French community and slaughtered the inhabitants. So we have all modes of transport in that area, and we have one of the oldest ports in Canada.

• 0930

Mr. Benjamin: They missed your ancestors!

Mr. Dionne: Yes, thank God.

The Chairman: Colleagues, thank you. You all were very good and succinct. I wish all deliberations were as succinct.

[Translation]

ne vous demande pas d'évacuer les lieux à toutes les heures et quart ou à toutes les heures et demie. Bien entendu, l'autre bon côté de cette salle c'est que les plafonds sont hauts. On peut fumer ici et la fumée s'élève vers le plafond. Quoi qu'il en soit, on pourra songer à adopter un règlement à cet égard plus tard. Le président comprend les réalités de la vie.

Autre aspect encore: il s'agit d'une salle historique où se sont tenus de nombreux débats sur les chemins de fer il y a bien des années. Le Comité souhaite depuis longtemps décorer la salle pour qu'elle reflète mieux sa préoccupation historique pour les transports. C'est une chose à laquelle on pourrait songer.

Je demanderais maintenant à mon autre voisin de s'identifier.

M. John Christopher (attaché de recherche, Service de recherche, Bibliothèque du Parlement): Il y a dix ans que je suis affecté auprès du comité. Je ne sais pas trop si c'est bon ou mauvais.

Le président: M. Christopher nous est prêté par le Bureau de recherche pour être notre attaché de recherche, pour commencer. La même procédure se répète au sein de tous les autres comités. D'après mon expérience, tant au sein du parti majoritaire que dans l'opposition, j'ai constaté qu'il était juste, compétent et disposé à renseigner tous les députés, conformément à ses responsabilités. Il n'est pas l'attaché de recherche du parti majoritaire ou de l'opposition. Il est l'attaché de recherche du comité.

M. Benjamin: Je voudrais signaler autre chose pour la gouverne de nos nouveaux membres, au cas où ils ne seraient pas au courant. Dès 1867, cette salle abritait les travaux du Comité des chemins de fer, du télégraphe et des canaux. C'était l'appellation primitive du comité.

Le président: Etiez-vous là?

M. Benjamin: En tant que vieux télégraphiste, oui.

Le président: C'est exact.

M. Dionne: Monsieur le président, lorsque j'ai décrit l'infrastructure de transport de ma circonscription, j'ai oublié de mentionner qu'il s'y trouve l'un des plus vieux ports au Canada. En fait, Wolfe, ou plutôt son successeur puisque Wolfe était décédé mais sa dépouille était sur le bateau—a remonté la rivière Miramichi et a incendié un village francophone et massacré ses habitants. Donc outre tous les modes de transport, notre région compte aussi l'un des plus vieux ports au Canada.

M. Benjamin: Ils ont raté vos ancêtres!

M. Dionne: Oui, Dieu merci.

Le président: Chers collègues, je vous remercie. Vos exposés ont tous été très intéressants et très brefs. J'aimerais bien que toutes nos délibérations soient aussi succinctes.

[Texte]

I must say again this is the greatest change in a committee from one Parliament to another that I have been exposed to. I think that is very healthy. I must say, just from listening to the biographies, I think we have a very interesting group of members here, reflecting geography and the problems in transportation in Canada more so than ever before.

I thank you for your biographies. We will now get down to some routine business. John will hand out a synopsis of the transportation committee and some of the issues we may deal with. It is in both languages, as anything that officially comes from a committee is in both languages. This may provoke quite a bit of discussion. I want to hand it out to you for your deliberation and consideration after we get through routine proceedings, after some discussion about our future work schedule.

One of motions you are going to be confronted with concerns the Subcommittee on Agenda and Procedure which, again, all committees have. There will be discussion on the composition of this subcommittee. Frankly, this is the executive committee of the committee and it is the only way a committee will really function.

On that subcommittee, also called the steering committee, every party is represented. They meet and discuss, but of course they cannot approve anything; it all has to come back to the committee, and sometimes it is best to have a full committee discussion on these matters. The subcommittee, which meets privately, can help focus the agenda and discuss other issues, and then reports back to the full committee.

I will now call some formal motions which are passed automatically by almost all committees, just to get started.

The first one is that the chairman be authorized to hold meetings and take evidence and to have that evidence printed when there is not a quorum. The quorum on a committee of 14 members is 8. Automatically, as long as there are 8 members here, we will get under way.

In the past, and especially in the last Parliament, the opposition was really stretched thin, and if we had not had a special motion, we would have been sitting here twiddling our thumbs for hours until a quorum was present with witnesses waiting to go ahead.

I can tell you as the chairperson, as some of you know, that one thing this committee has taken pride in is that we get started on time, especially when we have outside witnesses. It is just a tremendous embarrassment to have people come in and then sit here while we all wait. So we need a special motion so that we can start—you cannot pass anything—hear and print evidence when a quorum is

[Traduction]

Je le répète, c'est le changement le plus radical de la composition du comité d'une législature à l'autre qu'il m'ait été donné de constater. Je pense que c'est très sain. D'après ce que vous nous avez dit de vous-mêmes, le Comité semble réunir un groupe de députés très intéressant qui reflète mieux que jamais auparavant le profil géographique et les problèmes de transport du Canada.

Je vous remercie de nous avoir livré vos antécédents. Passons maintenant à certaines questions de routine. John va vous distribuer un sommaire des travaux du Comité des transports et de certaines des questions qu'il sera sans doute appelé à traiter. Le document est dans les deux langues officielles. En effet, tout document qui émane officiellement d'un comité est rédigé dans les deux langues. La teneur de ce document risque de susciter des discussions animées. Je vous le communique pour que vous puissiez y réfléchir une fois que nous en aurons terminé avec la procédure de routine et que nous aurons discuté du calendrier de nos travaux.

L'une des motions qui sera présentée porte sur le Sous-comité du programme et de la procédure, sous-comité dont sont dotés tous les comités. Nous discuterons de la composition de ce sous-comité. En fait, il s'agit du comité exécutif et c'est lui qui permet au comité de fonctionner.

Chaque parti est représenté au sein de ce sous-comité, que l'on appelle également comité directeur. Ses membres se réunissent et discutent, mais ils ne sont pas habilités à approuver quoi que ce soit. Il faut que toutes les questions soient soumises au comité proprement dit. Parfois, il est préférable que l'ensemble du comité aborde ces questions. Le sous-comité, qui se réunit en privé, discute de l'ordre des travaux et d'autres questions puis fait rapport au comité proprement dit.

Je vais maintenant mettre aux voix certaines motions officielles qui sont automatiquement adoptées par la plupart des comités.

La première porte que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence de quorum. Lorsqu'un comité compte 14 membres, le quorum est de huit membres. Donc, pourvu que huit membres soient présents, le comité peut travailler.

Dans le passé, et particulièrement au cours de la dernière législature, l'opposition n'avait guère de ressources et si nous n'avions pas eu une motion spéciale, nous aurions siégé ici à nous tourner les pouces pendant des heures en attendant d'avoir le quorum, alors que des témoins attendaient pour comparaître.

En tant que président, comme certains d'entre vous le savent, je peux vous dire que le comité s'est toujours fait un point d'honneur de commencer à l'heure, particulièrement lorsqu'il accueille des témoins de l'extérieur. Il est extrêmement gênant d'inviter des gens à comparaître pour ensuite attendre ici ensemble qu'il y ait quorum. Il faut donc adopter une motion spéciale

[Text]

not present. So you do not have to have 8 members. It is hard to get 8 members at 9.30 in the morning every day or at 3.30 in the afternoon when you have things in the House, etc.

The motion is that the chairman be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present provided that at least 4 members, including one opposition member, be present. Sometimes in a committee this size we just say 4 members and do not specify that there be someone from the opposition, but, frankly, we did not start that way and I do not think we should start this way.

• 0935

I think the motion most likely should be: provided that at least four members, including at least one opposition member, be present. We started that way last time, but then we found through other problems and conflicts—and some of us remember it—that we were waiting. So we changed that motion to make sure we could start with four members present—of course, obviously four government members without any reference to opposition—just to hear the evidence.

But to be fair, to try the system, I think the motion should be—and I am going to throw out the motion this way—at least one opposition member to hear evidence, not to get one of each party, because I think that would impede the progress of the committee. It is to hear evidence; that is all we are doing. You cannot vote under this motion. You cannot call votes when you have a reduced quorum unless you pass a motion.

So I am going to read a motion and ask the committee's thoughts on that: that the chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least four members are present, including one opposition member.

Mr. Angus: I so move.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I have no difficulty with that insofar as the group of four, including the one, does not constitute a quorum.

The Chairman: It does not, no.

Mr. Keyes: But is that outlined in the motion somewhere?

[Translation]

autorisant le Comité à commencer ses travaux en l'absence de quorum. Il s'agit évidemment d'autoriser le Comité à entendre des témoignages et à en autoriser l'impression, non pas à adopter quoi que ce soit. En conséquence, il ne serait pas nécessaire que huit membres soient présents. Il est très difficile de réunir huit députés à 9h30 du matin tous les jours ou à 15h30 lorsque la Chambre siège, etc.

La motion porte que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression en l'absence de quorum, à condition que quatre députés, y compris un député de l'opposition, soient présents. Il arrive que dans un comité de cette envergure, on se borne à dire qu'il faut que quatre députés soient présents, sans préciser qu'il faut qu'il y en ait un de l'opposition, mais nous n'avons pas commencé nos travaux de cette façon et je ne pense pas que nous devrions commencer de la sorte.

Je pense que la motion devrait vraisemblablement se lire ainsi: à condition qu'au moins quatre députés, y compris au moins un de l'opposition, soit présent. Nous avons commencé de cette façon la dernière fois, mais nous avons constaté qu'à cause de problèmes et de conflits—certains d'entre nous s'en souviennent—nous étions forcés d'attendre. Nous avons donc modifié la motion afin de pouvoir commencer si quatre députés étaient présents, uniquement pour entendre les témoignages. Bien entendu, il s'agissait de quatre députés de la majorité, la référence à l'opposition ayant sauté.

Mais pour être juste, pour permettre au système de fonctionner, je pense que la motion devrait se lire ainsi et c'est sous cette forme que je vais la mettre aux voix: qu'au moins un député de l'opposition soit présent pour entendre des témoignages. Je ne précise pas qu'il faut qu'il y en ait un de chaque parti parce qu'à mon avis, cela entraverait les travaux du Comité. Il s'agit de l'audition de témoignages, sans plus. Cette motion n'autorise pas les membres en question à voter. On ne peut mettre des motions aux voix lorsque le quorum est réduit, à moins d'adopter une motion spéciale à cet effet.

Je vais donc vous donner lecture de la motion et vous demander vos commentaires à ce sujet: que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et en autoriser l'impression en l'absence de quorum, à condition qu'au moins quatre députés soient présents, y compris un député de l'opposition.

M. Angus: Je le propose.

M. Keyes: Monsieur le président, je n'ai rien à y redire pourvu que le groupe de quatre députés, y compris un député de l'opposition, ne constitue pas un quorum.

Le président: Non, cela ne constitue pas un quorum.

M. Keyes: Mais est-ce précisé dans la motion?

[Texte]

The Chairman: It is only to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present. It is not a quorum to do business other than hear evidence.

Mr. Keyes: And this does not constitute a quorum.

The Chairman: No, it does not.

Mr. Benjamin: We are authorizing ourselves to take evidence.

Mr. Keyes: But wait a minute, the clerk has just said it is a reduced quorum. She still has the word "quorum" in there.

Mr. Angus: Mr. Chairman, if I may in order to assist the hon. member, this motion is standard in every committee of the House. It has been used for years gone by; it has never been abused. All members of the committee know that when it comes down to decision-making we revert to the normal rules of the House, which means that a regular quorum has to be present. I would suggest that the member does not have anything to worry about.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I wanted to make sure, and I just got some consultation from Maurice, who is experienced in these matters. I just worry about the quorum part.

Mr. Benjamin: The main reason for this is courtesy to people, some of whom come from the other end of the country to be here to present a brief and make a submission to the committee. I can remember sometimes when it was very discourteous, when we did not have a quorum. The witnesses sat here for an hour or more before the committee could even meet. It is a courtesy to them. In fact, on one occasion this committee divided itself in two and held hearings separately, with four or five members on each subcommittee, in order to hear evidence and hear more witnesses, and we may want to do that again.

The Chairman: It is right in the motion that it is when a quorum is not present. It is right in the motion that it is not a quorum; it is just to hear evidence and print.

Motion agreed to

The Chairman: The next is another standard motion, the printing of a specific number of copies of the *Minutes of Proceedings and Evidence*. My greffier tells me that under the Board of Internal Economy, which defines the budgets and some of the rules and regulations that affect committees, there is also a liaison committee, which I will not confuse you with. But once we get going, every chairperson is a member of the liaison committee, which is all chairpersons meeting to discuss committee business. But the Board of Internal Economy is above that and they rule the roost on certain things. They have suggested—and I think it is not an order, but they certainly have suggested it, and other committees are following—to start

[Traduction]

Le président: La motion a simplement pour effet de permettre au Comité d'entendre des témoignages et d'en autoriser l'impression en l'absence de quorum. Il ne s'agit pas d'un quorum autorisé à faire autre chose qu'entendre des témoignages.

M. Keyes: Et cela ne constitue pas un quorum.

Le président: Non.

M. Benjamin: Nous nous donnons la permission d'entendre des témoignages.

M. Keyes: Une seconde, la greffière vient de dire qu'il s'agit d'un quorum réduit. Elle a tout de même employé le mot «quorum».

M. Angus: Monsieur le président, peut-être pourrais-je éclairer notre collègue. Cette motion est présentée d'office dans tous les comités de la Chambre. On y a recours depuis des années et elle n'a jamais donné lieu à des abus. Tous les membres du Comité savent qu'au moment de prendre des décisions, nous revenons aux règles habituelles de la Chambre, ce qui signifie qu'un quorum en règle doit être présent. A mon avis, le député n'a pas à s'inquiéter.

M. Keyes: Monsieur le président, je voulais obtenir des assurances. Je viens de consulter Maurice qui a l'expérience de ces choses. C'est l'aspect quorum qui m'inquiète.

M. Benjamin: Il s'agit essentiellement d'une marque de courtoisie à l'endroit de gens qui, à l'occasion, viennent de l'autre bout du pays, pour présenter un mémoire et faire un exposé devant le Comité. Je me souviens qu'à l'occasion, l'absence de quorum s'est traduit par un manque de courtoisie flagrant. Les témoins étaient forcés d'attendre une heure ou plus le début des travaux du comité. Il s'agit donc d'une question de courtoisie. En fait, il est déjà arrivé que le comité se divise en deux et tienne des audiences séparément, chaque sous-comité étant doté de quatre ou cinq membres, afin d'entendre davantage de témoins. Il se peut que nous adoptions de nouveau cette démarche.

Le président: La motion précise que cela s'applique en l'absence de quorum. Il est dit dans la motion qu'il n'y a pas quorum et que le comité est uniquement autorisé à entendre des témoignages et en autoriser l'impression.

La motion est adoptée

Le président: La motion suivante est aussi une motion type qui porte sur l'impression d'un nombre précis de *Procès-verbaux et témoignages*. Ma greffière me dit que le nombre en question est fixé par le Bureau de régie interne, qui détermine les budgets et établit certaines des règles relatives au fonctionnement des comités. Il existe aussi un comité de liaison, mais je ne vais pas vous entraîner dans ces méandres administratifs. Je me bornerai à vous dire que chaque président de comité est membre du comité de liaison, lequel est appelé à se pencher sur les travaux des comités en général. Cependant, le Bureau de régie interne chapeaute l'infrastructure et il établit les règles sur certains points.

[Text]

with, that 550 copies of the *Minutes of Proceedings and Evidence*, as established by the Board of Internal Economy, be the number we should print.

This has been really reduced. In old years we used to have thousands, and it was a waste of money and everything else. There have been many studies of this. Even 550, unless you have something highly provocative, is quite adequate, I think you will find.

So I wish someone would move a motion that the committee print 550 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

Mr. Langlois: I so move.

Motion agreed to

• 0940

The Chairman: Now we are going to have a motion on the appointment of the steering committee. I am going to suggest that there be three members from the government side: the chairman, the vice-chairman, and another member from the government side; one from the Liberals and one from the NDP or their nominee. It does not really matter. Quite frankly, we are not that formalized. Les with his background and Iain and one of those people. . . unfortunately, Mr. Benjamin is right across the hall from me.

Mr. Benjamin: I will watch him.

Mr. Angus: We think that is unfortunate.

The Chairman: These meetings are usually held in a member's room and we really do not even have votes there. I do not even remember a vote in a steering committee. You may have some real difference in the steering committee, but it comes back here. We have never been that strict on who can come and who cannot come. It is just to facilitate—

Mr. St-Julien: Five?

The Chairman: It would be five. That is what I am suggesting; three government—

Mr. Benjamin: Staff sit in too.

Mr. Angus: The clerk and the staff of the committee. Let us be clear. It is not the members' staff.

The Chairman: We have never had a rule that you do not start in without an opposition person—sometimes you do if you know the person will be late.

[Translation]

Ses membres ont proposé—je ne pense pas que ce soit un ordre, il s'agit d'une simple suggestion que d'autres comités ont d'ailleurs décidé d'adopter—que nous commençons avec 550 exemplaires des *Procès-verbaux et témoignages*.

Ce nombre est à la baisse. Il y a bien des années, on pouvait en faire imprimer des milliers, mais c'était un gaspillage d'argent. Toute la question a fait l'objet de nombreuses études. A moins que nous n'abordions un sujet extrêmement controversé, je pense que vous constaterez que ce chiffre de 550 exemplaires suffit amplement.

Il faudrait donc que quelqu'un propose une motion portant que le Comité fasse imprimer 550 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages* en conformité des modalités approuvées par le Bureau de régie interne.

M. Langlois: Je le propose.

La motion est adoptée

Le président: Nous allons maintenant passer à une motion sur la composition du comité directeur. Je propose qu'il compte trois députés de la majorité: le président, le vice-président et un autre député ministériel, un député du Parti libéral et un député du Parti néo-démocrate ou leur représentant respectif. Cela n'a pas beaucoup d'importance. En toute franchise, nous ne sommes pas aussi à cheval sur les règles. Les, avec ses antécédents et Iain et l'un des autres. . . malheureusement, M. Benjamin me fait face dans le couloir.

M. Benjamin: Je le surveillerai.

M. Angus: A notre avis, c'est dommage.

Le président: Ces réunions se tiennent habituellement dans le bureau d'un député et nous ne votons même pas. Je ne me souviens pas d'avoir jamais voté au sein d'un comité directeur. Il se peut qu'il y ait de profondes divergences d'opinions au sein du comité directeur, mais les questions controversées sont soumises au comité proprement dit. On n'a jamais été très strict quant à savoir qui peut assister à ces réunions. C'est simplement pour faciliter. . .

M. St-Julien: Cinq membres?

Le président: Oui, cinq. Voilà ce que je propose: trois députés ministériels. . .

M. Benjamin: Certains membres du personnel assistent aussi à ces réunions.

M. Angus: La greffière et le personnel du Comité. Comprenons-nous bien: il ne s'agit pas de personnel des députés.

Le président: Il n'y a jamais eu de règle précisant que l'on ne doit pas commencer s'il n'y a pas de députés de l'opposition présents. Il arrive que nous commençons, si l'on sait que la personne en question sera en retard.

[Texte]

M. St-Julien: Du côté du gouvernement, combien y a-t-il de membres? Trois?

Le président: Trois, oui.

M. St-Julien: Je propose M. Malone.

The Chairman: We have to pass the first one.

Mr. St-Julien: Okay.

Mr. Angus: I move that the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of five members of the committee, including three members representing the government, one representing the Liberal Party and one representing the NDP.

Motion agreed to

The Chairman: Certainly from the government side—I have talked to Guy—it works out. To start with it is going to be the chairman and the vice-chairman and Arnold. Again, as far as I am concerned, you people pick your own person. It will be Maurice I presume.

Mr. Dionne: It will be Brian.

The Chairman: When he is here. I understand why he is not here today, but—

Mr. Dionne: Right.

The Chairman: The next motion is just to confirm John Christopher. I do not understand why, but I believe we do it for accounting reasons or whatever so that he can properly work for us. We do not want the Auditor General to say we have hijacked him and all those things.

An hon member: I move that we have the research office of the Library of Parliament retain the services of John Christopher.

Motion agreed to

The Chairman: Those are the routine motions with the steering committee.

Mr. John Christopher has circulated a paper that involves the future work of the committee. There may be thoughts and I would like you to express them. It will give the steering committee an idea as to what it should decide. We know that the Transportation Accident Investigation Board bill has been referred to this committee, and as far as I can see that would be our first order of business.

We are now in a position to do estimates, which really is a wide-open Pandora's box on any issue. Under the new rules annual reports are automatically referred to us; for instance, the annual reports of Air Canada and VIA Rail. Actually under our rules we can now constitute ourselves into a special inquiry on a matter if we so wish.

[Traduction]

Mr. St-Julien: On the government's side how many members will sit in? Three?

The Chairman: Yes, three.

Mr. St-Julien: I propose Mr. Malone.

Le président: Il nous faut adopter la première motion d'abord.

M. St-Julien: D'accord.

M. Angus: Je propose que le sous-comité du programme et de la procédure soit composé de cinq membres du comité, y compris trois membres représentant le parti ministériel, un membre représentant le Parti libéral et un membre représentant le NPD.

La motion est adoptée

Le président: En ce qui concerne le parti ministériel, j'ai parlé à Guy et il n'y a pas de problème. Pour commencer, le président, le vice-président et Arnold en feront partie. Quant à vous, il vous appartient de choisir votre propre représentant. Je suppose que ce sera Maurice.

M. Dionne: Ce sera Brian.

Le président: Lorsqu'il sera là. Je sais pourquoi il n'est pas parmi nous aujourd'hui, mais. . .

M. Dionne: Bon.

Le président: La motion suivante a simplement pour but de confirmer John Christopher dans ses fonctions. Je ne suis pas trop certain, et je pense qu'il faut procéder ainsi pour des raisons comptables ou administratives, pour qu'il soit autorisé à travailler pour nous. Nous ne voulons pas que le vérificateur général nous accuse de l'avoir enlevé.

Une voix: Je propose que le Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement retienne les services de John Christopher.

La motion est adoptée

Le président: Voilà pour les motions de routine qui concernent le comité directeur.

M. John Christopher vous a communiqué un document portant sur les travaux futurs du Comité. Si vous avez des commentaires à ce sujet, veuillez les exprimer. Ainsi, le comité directeur aura une idée de l'orientation de nos travaux. Nous savons que l'on a renvoyé au comité le projet de loi portant création du Bureau d'enquête sur les accidents de transport et, pour ma part, je pense que cela sera sans doute le premier sujet à l'ordre de nos travaux.

En outre, nous sommes habilités à examiner les prévisions budgétaires, ce qui constitue en réalité une véritable boîte de Pandore. Selon le nouveau règlement, les rapports annuels des sociétés de la Couronne relevant de notre mandat nous sont automatiquement renvoyés; par exemple, les rapports annuels d'Air Canada et de Via Rail. En fait, le règlement nous permet de nous constituer en commission d'enquête spéciale sur une question ou une autre.

[Text]

John has prepared a paper without any real consultation with me, although I did see it and we talked about it. The paper concerns general issues that may be of interest to members.

This is Thursday and my thought is that we should have a steering committee meeting after this meeting if it is possible. It could be held in my office or here. However, I believe there will be another organizational meeting in this room at 11 a.m. Tuesday we are in a position... because I know from consultations that the government is ready to proceed with the Transportation Accident Investigation Board, which certainly has a very real profile in terms of the public domain and safety of air.

• 0945

As some of you know, when we get a bill we also get a big looseleaf book from the department that is annotated and explains from the department point of view the purpose of the clause. It certainly is a good explanation of the bill. Those books are ready now.

We could call the minister. I know he is free for a part of Tuesday. Of course the minister is the one who should lead off in explanation to the committee. Then his officials take over. He is available, as I understand it, along with his officials, to come before the committee on Tuesday to get that started.

Regardless of what else members may have heard, we normally meet Tuesdays, sometimes on Wednesday afternoon, depending on pressure of business, and Thursdays, up until 6 p.m. Tuesday can be a full day, from 9.30 a.m. to 1 p.m.; then it is 3.30 p.m. to 6 p.m. Often we find out that we do enough work in the morning that we can cancel the afternoon meeting. And again, depending on pressure of business, Wednesday afternoon from 3.30 p.m. to 6 p.m.; and on Thursday we meet in the morning. There is doubt about Thursday afternoons because of members leaving for their ridings. We have met at night in the past, again depending on the issue. That is just a rough outline.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the exception to that has been when we have been hearing witnesses either here or when we have been travelling and we have met six days in a row in different cities hearing witnesses.

The Chairman: Oh, yes. Then you sit until 10 at night.

[Translation]

John a pris l'initiative de rédiger un document sans me consulter au préalable. Cependant, j'en ai pris connaissance et nous en avons discuté. Ce document porte sur les grandes questions susceptibles d'intéresser les membres du Comité.

Comme nous sommes jeudi, je pense que le comité directeur devrait se réunir le plus tôt possible après cette réunion. Je propose que cela se fasse dans mon bureau ou ici. Malheureusement, je pense qu'il y aura une autre séance d'organisation qui aura lieu dans cette salle à 11 heures. Mardi, nous serons en mesure de commencer. En effet, je me suis renseigné et le gouvernement est prêt à aller de l'avant pour ce qui est de la création du Bureau d'enquête sur les accidents de transport. Il s'agit indéniablement d'un organisme qui occupera le devant de la scène pour ce qui relève du domaine public et de la sécurité aérienne.

Comme certains d'entre vous le savent, lorsque nous sommes saisis d'un projet de loi, il nous arrive accompagné d'un gros cahier à feuilles mobiles du ministère, qui renferme un exemplaire annoté et des explications sur les objectifs des différents articles. On y explique très bien le projet de loi. Le cahier en question est déjà prêt.

Nous pourrions convoquer le ministre. Je sais qu'il est libre pendant une partie de la journée mardi. Bien entendu, c'est au ministre qu'il appartient de fournir les premières explications au Comité. Ensuite, ses collaborateurs prennent la relève. À ma connaissance, ses collaborateurs et lui-même seraient disposés à comparaître devant le Comité mardi pour donner le coup d'envoi à cette étude.

Malgré ce qu'on vous a peut-être dit, nous siégeons normalement les mardis, parfois le mercredi après-midi, selon notre charge de travail et les jeudis, jusqu'à 18 heures. Il peut arriver que nous siégions toute la journée mardi de 9h30 à 13 heures et ensuite, de 15h30 à 18 heures. Parfois, nous abattons suffisamment de besogne en matinée pour pouvoir nous dispenser de siéger l'après-midi. Et encore une fois, selon la charge de travail, nous siégeons le mercredi après-midi de 15h30 à 18 heures et le jeudi, nous siégeons le matin. Le jeudi après-midi, c'est plus difficile parce que certains députés quittent Ottawa pour leur circonscription. Nous avons déjà siégé le soir. Encore une fois, tout dépend de la question à l'étude. Je ne vous donne qu'un bref aperçu du calendrier.

M. Benjamin: Monsieur le président, il y a des exceptions. Par exemple, lorsque nous entendons des témoignages, que ce soit sur la Colline ou dans le cadre de nos déplacements, il nous est déjà arrivé de siéger six jours d'affilée dans différentes villes.

Le président: C'est vrai. Dans ces cas-là, nous siégeons jusqu'à 22 heures.

[Texte]

Mr. Angus: They sneak us in after dark and sneak us out before sunrise is what they do. We never see anything but the inside of hotel rooms.

Mr. Benjamin: There was one day we sat 14 hours.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I would just like to seed another thought. This committee, through its steering committee and through a course of a short period of time, will have an opportunity to reflect on different approaches. There is an enormity of transportation issues that are out there, and if we are to focus on them as a committee, it may be appropriate for us to consider the idea of a subcommittee concept where this becomes the committee that hears subcommittee ideas.

If we are going to deal with safety, with urban transportation, with marine, with the seaway, with grain transport, with all of the things that deal with transportation issues, and since we are basically a fairly non-partisan committee, I think it might well be the case that we seek to put smaller groups of members on specialized subjects, with some specialized research, to come back to this committee to report rather than to attempt to do everything in a large committee.

I put that forward partly because of the workload of transportation. But then I think if we reflect upon our own requirements, many of us will have other committees that we are also serving on; and if we take Tuesday, Wednesday afternoon, and Thursday for one committee, then the question is what time do we have left for committees two and three.

The Chairman: One of the reasons, as I understand it, that we are 14—and a lot of the committees are comprised of 14 persons, which is a little change—is to develop that very procedure of having subcommittees. Even in the last Parliament we had a very real subcommittee on something that was very technical, very complicated, and that was CN pensions. They hired experts and came through with a report that I do not think most committee members fully appreciated, because it was such a complex document. They did a very fine job and it took a lot of effort. And it was a subcommittee of three. All parties were represented.

• 0950

Mr. Benjamin: There were five of us.

The Chairman: Five, was it? Sorry. I certainly see your suggestion as well-taken, which can be explored further in a steering committee meeting.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just a couple of points, additional information. You were mentioning those things that are automatically referred to committee. We also have the appointments by Order in Council that are automatically referred to this committee for review, and

[Traduction]

M. Angus: Ils nous font entrer en douce une fois la nuit tombée et ils nous font sortir en douce à l'aube. On ne voit jamais rien d'autre que nos chambres d'hôtel.

M. Benjamin: Je me souviens d'une journée où nous avons siégé 14 heures.

M. Malone: Monsieur le président, je voudrais soumettre une autre idée. Par son comité directeur et pendant une brève période de temps, le Comité pourra envisager diverses démarches. Le domaine des transports est extrêmement vaste et si en tant que Comité nous voulons être en mesure d'étudier de multiples questions, il serait peut-être bon d'envisager la création d'un sous-comité qui soumettrait ses idées au Comité.

Si nous voulons aborder des questions de sécurité, de transport urbain, de transport maritime avec la voie maritime du Saint-Laurent, et de transport des céréales, tous aspects de ce grand domaine, je pense qu'étant donné que nous formons un Comité assez dénué d'esprit partisan, il serait peut-être bon de confier à des petits groupes de députés l'étude de sujets spécialisés, en collaboration avec des attachés de recherche spécialisés. Ces députés feraient alors rapport au Comité qui, lui, ne tenterait pas de tout faire.

Ma suggestion tient en partie à l'ampleur de la tâche du comité des transports. En outre, il faut aussi tenir compte d'autres exigences. Bon nombre d'entre nous siègent déjà à d'autres comités et si nous consacrons les mardis, mercredis après-midi et jeudis à un seul comité, il ne nous restera pas grand temps pour les autres comités.

Le président: À ma connaissance, l'une des raisons pour lesquelles nous sommes 14—et un grand nombre de comités sont composés de 14 membres, ce qui représente un changement—c'est précisément pour nous permettre de créer de tels sous-comités. Même au cours de la dernière législature, nous avons créé un sous-comité chargé d'étudier une question très technique et complexe, soit les pensions du CN. Les membres du sous-comité avaient retenu les services d'experts et ont présenté un rapport que la plupart des membres du Comité n'ont pas pu comprendre intégralement, en raison de sa complexité. Ce sous-comité était composé de trois membres qui, au prix d'efforts considérables, ont fait de l'excellent travail. Tous les partis y étaient représentés.

M. Benjamin: Nous étions cinq.

Le président: Cinq, avez-vous dit? Je m'excuse. Nous avons certes pris bonne note de votre proposition et nous l'examinerons davantage lors d'une réunion du comité directeur.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais simplement quelques renseignements supplémentaires. Vous avez mentionné les questions qui sont automatiquement renvoyées au Comité. Les nominations par décret en conseil sont aussi renvoyées

[Text]

although we did not really take advantage of those last time we had better start taking a look at it.

The Chairman: I could not believe that you did not take advantage of it. Erik Neilsen being appointed chairman of the CTC, or the NTA, and you never wanted to examine him.

Mr. Angus: If I had known now that he was going to chair hearings into VIA Rail, I would have done that.

The Chairman: I could not believe it, why there was—

Mr. Dionne: I plead not guilty, Mr. Chairman.

The Chairman: Anyway, I quite agree. Under our new rules, we have not examined one appointment, which I think we have been very deficient on, but we had a lot of business and you fellows never raised it. So I was not going to raise it, but I wondered about it, being such a neutral chairman.

Mr. Angus: Following on the comments of Mr. Malone about the issues out there, it is like a group of kids in a candy store: we do not know where to start. There is just so much out there that we can be dealing with.

The Chairman: Well, we can start with Keith Penner.

Mr. Angus: That is true. We can start with Keith Penner. That would be an interesting one, and the size of his office in Thunder Bay that he is going to have.

Mr. Benjamin: What did he get?

The Chairman: He is on the NTA.

Mr. Benjamin: Holy mackerel!

The Chairman: He is an ex-Liberal member, a very good friend, but he got a surprise appointment. He decided not to run in the election because he did not think he was going to win, and he got appointed to the NTA. He had never been on the transport committee.

Mr. Benjamin: Why did they not tell me that before the election?

Mr. Angus: If I could try to continue, one of the areas that was not touched in the Library of Parliament document was a study that we did not complete in the last Parliament and that we have actually had formal requests from the Maritime Chamber of Commerce to re-initiate. I am pleased to see that a number of our new colleagues have an interest in the seaway, and that was a study of the seaway and what makes it work and what we can do as a Parliament to enhance it. So I would like to throw that one back on the table.

[Translation]

automatiquement au Comité pour examen et, même si nous n'en avons pas vraiment profité la dernière fois, nous ferions mieux de commencer à le faire.

Le président: Je n'arrive pas à croire que vous n'en avez pas profité. Vous voulez dire que vous n'avez jamais voulu interroger Erik Neilsen quand il a été nommé président de la CCT, ou plutôt de l'ONTC?

M. Angus: Si j'avais su qu'il allait présider des audiences sur VIA Rail, je l'aurais fait.

Le président: Je n'arrivais pas à le croire. Il y avait. . .

M. Dionne: Je plaide non coupable, monsieur le président.

Le président: De toute façon, je suis bien d'accord. Nous n'avons pas examiné une seule nomination selon nos nouvelles règles, ce qui est très négligent de notre part, mais nous avons beaucoup de pain sur la planche et vous ne l'avez jamais demandé. Je n'allais pas le faire moi-même, mais je me suis néanmoins posé des questions là-dessus comme je suis un président tellement neutre.

M. Angus: Pour poursuivre la pensée de M. Malone au sujet des questions que nous pouvons examiner, nous sommes comme des enfants dans une confiserie: nous ne savons pas par où commencer. Il y a simplement trop de choix.

Le président: Eh bien, nous pourrions commencer par Keith Penner.

M. Angus: C'est vrai. Nous pouvons commencer par Keith Penner. Ce serait une nomination fort intéressante à examiner et nous pourrions savoir quelle sera la taille de son bureau à Thunder Bay.

M. Benjamin: À quoi a-t-il été nommé?

Le président: Il fait partie de l'ONTC.

M. Benjamin: Grand Dieu!

Le président: C'est un ancien député libéral et un très bon ami, mais sa nomination a été une surprise. Il a décidé de ne pas se présenter aux dernières élections parce qu'il ne pensait pas pouvoir gagner et il a été nommé à l'ONTC. Il n'avait jamais fait partie du Comité des transports.

M. Benjamin: Pourquoi ne m'a-t-on pas dit cela avant les élections?

M. Angus: Si je peux poursuivre, une des questions qui ne sont pas mentionnées dans le document de la Bibliothèque du Parlement est une étude que nous n'avons pas terminée pendant la dernière législature et que la Chambre de commerce des Maritimes nous a officiellement demandé de reprendre. Je suis heureux de voir que certains de nos nouveaux collègues s'intéressent à la voie maritime puisque cette étude portait sur la voie maritime, les raisons de son succès et ce que nous pouvons faire au Parlement pour l'améliorer. Je voudrais donc que l'on inscrive de nouveau cette question au programme.

[Texte]

I think Mr. Malone's suggestion of a subcommittee system is very good. I think we are going to have to go that way.

But in terms of the business of the committee right now, Mr. Chairman, we do have to have a steering committee, but given that we have Bill C-2 already referred to us—it has passed second reading—it would be appropriate for us to hear from the minister and his staff on a preliminary basis next week. I see nothing wrong with coming that soon, assuming that we are going to have the black binders.

The Chairman: We have. I am told they are prepared.

Mr. Angus: Okay. Because as soon as we can get those, that makes it easier for us to begin to focus our questioning with the minister and his staff on Tuesday.

But I would like to suggest that the rest of the timetable dealing with Bill C-2 and any other matters should be something that the steering committee should get a handle on hopefully right after this meeting.

The Chairman: Before calling on Guy St-Julien and Maurice, whose hands I see, I want to ask a question. Can we get that black binder circulated to members before the minister comes?

The Clerk: Yes.

The Chairman: We can get it. We should have it.

Mr. Dionne: That is what I wanted to speak on. Is it possible for us to get those black binders today? If we are going to meet next week, I would like to have the weekend to peruse it.

The Chairman: We will make every effort. I am told they are ready and I do not see any reason why we should not have them, and that will help the study and the presentation of the minister. We will know that this afternoon.

M. St-Julien: Il y a une chose qui m'intéresse beaucoup et qui, je pense, intéresse beaucoup de députés. Il s'agit de l'intérêt public. Dans les projets de loi C-18, C-19. . . Si je me souviens bien, c'est l'article 31. Lorsqu'on parle de l'abandon de la subdivision des voies ferrées au Canada, on parle toujours de rentabilité. Dans l'article 31, ce qui m'intéresse, c'est l'intérêt public. Il y a beaucoup d'audiences actuellement, et j'ai participé à des audiences. Ce qui nous intéresse actuellement, c'est l'intérêt public. L'intérêt public n'est pas défini dans la loi. Il passe toujours en dernier. Je pense que l'Office national des transports devra remettre au ministre, et ce avant la fin du mois de mai, sa définition de l'intérêt public.

Mr. Benjamin: Great efforts were made to try to persuade the government on Bill C-18 not to remove from the old Transportation Act the words "public convenience and necessity". They insisted on taking that

[Traduction]

À mon avis, la proposition de M. Malone au sujet d'un système de sous-comité est excellente. Je pense que c'est ce que nous devons faire.

En ce qui concerne les travaux du Comité dès maintenant, monsieur le président, nous avons certes besoin d'un comité directeur, mais comme le projet de loi C-2 nous a déjà été renvoyé après avoir reçu la deuxième lecture, ce serait une bonne chose que nous entendions un témoignage préliminaire de la part du ministre et de ses collaborateurs la semaine prochaine. Je n'ai aucune objection à ce que nous le fassions dès la semaine prochaine, à condition que nous ayons les cahiers noirs.

Le président: Nous les aurons. On m'a dit qu'ils étaient prêts.

M. Angus: Très bien. Si nous les avons, ce sera plus facile de poser des questions pertinentes au ministre et à ses collaborateurs mardi.

Par ailleurs, il me semble que le comité directeur devrait examiner le reste du programme relativement au projet de loi C-2 et à toutes autres questions le plus tôt possible, de préférence immédiatement après cette réunion-ci.

Le président: Avant de donner la parole à Guy St-Julien et à Maurice qui ont levé la main, je voudrais poser une question. Pouvons-nous faire circuler les cahiers noirs parmi les membres du Comité avant la venue du ministre?

La greffière: Oui.

Le président: Nous pouvons les obtenir. Nous devrions les avoir.

M. Dionne: C'est de cela que je voulais parler. Pouvons-nous avoir ces cahiers noirs aujourd'hui? Si nous devons nous réunir la semaine prochaine, je voudrais avoir la fin de semaine pour examiner ces documents.

Le président: Nous nous efforcerons de les obtenir. On me dit qu'ils sont prêts et je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas les avoir puisque cela nous aidera dans notre examen et aidera aussi le ministre dans son exposé. Nous le saurons cet après-midi.

Mr. St-Julien: There is a matter which is of great concern to me and to many other Members of Parliament. It's about the public interest. I believe this comes under section 31 in Bills C-18 and C-19. When we speak about the abandonment of branch lines in Canada we always talk about profitability. However, in section 31, and this is what concerns me, the focus is on the public interest. There are many hearings being held at this time and I have attended some of them. What now concerns us is the public interest. However, the public interest is not defined in the legislation. It always comes last. I believe that the NTA has to submit its own definition of the public interest to the minister by the end of May.

M. Benjamin: Nous avons bien essayé de convaincre le gouvernement de ne pas supprimer dans le projet de loi C-18 les mots «commodité et nécessité du public» qui figuraient dans la vieille Loi sur les transports. Le

[Text]

out of there, which makes it easier for the railroads to get rid of branch lines.

• 0955

The Chairman: I must say, you are going to hear about that when we get onto—

Mr. Benjamin: I told you so.

The Chairman: That is one of the I-told-you-sos. Mr. Benjamin was also known for “yes, but”. With all our hearings of the National Transportation Agency on that, when we had the paper, *Freedom to Move*, and then we had the bill, we travelled across the country both times, and in effect it was interesting to have witnesses who were all in favour of principles—they are something like budgets, I guess—all in favour of cuts; but not me. He coined the phrase, which I guess is immortal now—it was certainly very articulate—the “yeah-butters”. So I see another phrase is going to come: “I told you so”. But we have heard about that before. You are going to hear about that.

Is it possible for the steering committee to meet right after the adjournment of this meeting? Let us do that. Secondly, Tuesday at 9.30. . . Notices will go out, I am sure, because we have had preliminary discussions and we will certainly get the black book. I think we should proceed Tuesday, anyway. No one is trying to play games here. I want the black book, and I am sure we are going to get it. I do not want to say we will not proceed Tuesday without it. But I know we will get it.

Mr. Angus: No, we do not need the black book to question the minister on this bill.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, which has precedence, our time of duty in the House or the committee?

The Chairman: Very good question. We will have to talk to the Whip, but I will talk to you about that.

Mr. Langlois: He will tell me to be here.

The Chairman: I will say that because of our strategic location, and again, depending on the issue, we have a very fluid motion here. You are only 30 seconds from the chamber. If you are in the East Block or even if you are over in the West Block, there is sometimes a little more of a problem. But that is really a decision of the vice-chairman and the chairman—not the chairman, because I am not involved in those things; I am neutral. It is really within our own parties to make the arrangements to be here or there. And it depends on what is in the House. There are times in the House when you can be ambushed.

[Translation]

gouvernement a cependant insisté pour le faire et les compagnies ferroviaires peuvent maintenant se débarrasser des lignes d'embranchement plus facilement qu'avant.

Le président: Il en sera question quand nous discuterons de. . .

M. Benjamin: Je vous l'avais dit.

Le président: Ce sont des mots que nous entendons souvent. M. Benjamin aime bien aussi les mots «oui, mais». Pendant les audiences de l'Office national des transports du Canada, pendant les réunions sur le document *Aller sans entraves* et ensuite le projet de loi, nous avons voyagé dans tout le pays les deux fois, et nous avons entendu des témoins qui étaient tout à fait en faveur des principes, mais qui avaient certaines réserves. C'est un peu comme pour les budgets, j'imagine: nous sommes tous en faveur de la réduction des dépenses, sauf quand ça nous touche. C'est à ce moment-là que le député a commencé à parler des partisans du «oui, mais». Je vois que l'on parlera maintenant bientôt des partisans du «je vous l'avais dit». Nous avons déjà entendu cette expression et elle reviendra certainement.

Le comité directeur peut-il se réunir immédiatement après cette réunion-ci? Faisons-le. Ensuite, mardi à 9h30. . . L'avis de convocation sera certainement envoyé parce que nous en avons déjà discuté et que nous recevrons certainement le cahier noir. De toute façon, je pense que nous devrions nous réunir mardi. Personne n'essaie de jouer au plus fin. Je veux le cahier noir moi-même et je suis certain que nous l'obtiendrons. Je ne voudrais cependant pas dire que nous ne nous réunirons pas mardi si nous ne l'avons pas, mais je sais que nous l'aurons.

M. Angus: Non, nous n'avons pas besoin du cahier noir pour interroger le ministre au sujet du projet de loi.

M. Langlois: Monsieur le président, qu'est-ce qui est plus important, le temps que nous devons passer à la Chambre ou celui que nous devons passer au Comité?

Le président: Très bonne question. Il faudra en discuter avec le whip, mais je vous en reparlerai.

M. Langlois: Il me dira d'être au Comité.

Le président: Nous siégeons à un endroit très stratégique et il est très facile de nous déplacer d'un endroit à l'autre, selon la question à l'étude. Nous sommes à trente secondes seulement de la Chambre. Si votre comité siège dans l'Édifice de l'Est ou même dans l'Édifice de l'Ouest, vous aurez un peu plus de difficulté. C'est cependant le vice-président et le président, ou plutôt le vice-président, parce que je reste neutre pour les choses de ce genre, qui en décide. C'est à chaque parti qu'il appartient de décider s'il vaut mieux que vous soyez ici ou à la Chambre. Cela dépend aussi de ce qui se passe à la Chambre. Vous pouvez être pris au dépourvu à la Chambre de temps à autre.

[Texte]

Mr. Angus: Especially these days.

The Chairman: I am not going to try to discount our Whip, but there are some times in the House when you have to be there because the rules allow an ambush. But depending on the bill, when you have agreement to get bills out without a vote, you know there is not going to be an ambush. When there is an opposition motion, they are not going to ambush themselves on an opposition motion, castigating the government.

I am not trying to take anything away from the Whip, but we will learn, I think, that you can be fluid in that attendance. Sometimes you are needed here; and you are definitely needed here to get the quorum started. We need four members to start. That is fundamental. And members have different things to do. I understand that. So once you get started, I do not care if you sometimes leave.

We can work that out. That is really not for the committee. That is our own problem, Charles—each party's.

Mr. Langlois: I would like to say let us try to work decent hours and in a decent environment. I hate to be stuck in meetings until 10 or 11 p.m.

The Chairman: Charles, I can tell you one of the reasons I took the chair in 1984. . . We do not meet for the sake of meeting. Sometimes we get a little long. I know this is impossible, but frankly, I would like to be more like the American committees, which sometimes do not have as many public meetings but meet privately and get organized and with research, and on an issue where no partisan philosophy is involved in effect workloads are assigned, so you get the witnesses and you make sure 10 points are going to be covered and you cover those 10 points without everyone making a political pitch. That may be naive, but that is really the way. . .

The American committees impressed me when I was down there. The *Challenger* exploded and they had several committees: a presidential inquiry and a Senate committee. It just impressed me, the work done by their researchers on a technical matter of why the *Challenger* blew up and the public thing, where all the people could make their public pitch. Of course it was a sad tragedy. Their public meetings were about one to every three or four of preparation. The senators would be only ten or seven minutes examining the technical witness on something very technical. . . Not everyone examined the witness.

[Traduction]

M. Angus: Surtout ces jours-ci.

Le président: Je ne veux pas essayer de faire comme si notre whip ne comptait pas, mais il faut parfois que vous soyez à la Chambre parce que les règles permettent de monter une embuscade. Par ailleurs, quand les partis se sont entendus d'avance pour que des projets de loi soient adoptés sans être mis aux voix, vous savez qu'il n'y aura pas d'embuscade. En outre, quand une motion de l'opposition est à l'étude, l'opposition ne va certainement pas essayer de se prendre elle-même en embuscade puisqu'elle adresse des reproches au gouvernement.

Je ne veux pas essayer de réduire l'importance du rôle du whip, mais je pense que nous constaterons que vous avez une certaine latitude en ce qui concerne votre présence à la Chambre. Parfois, il faudra que vous soyez ici; vous devrez certainement l'être pour que nous ayons le quorum. Nous avons besoin de quatre membres. C'est essentiel et les membres du Comité ont tous diverses autres obligations. Je le comprends. Une fois que la réunion est commencée, cela m'importe peu que vous quittiez la réunion de temps à autre.

Nous pourrions nous entendre là-dessus. Ce n'est pas vraiment le rôle du Comité. C'est à chaque parti de s'en occuper, Charles.

M. Langlois: Je voudrais bien que nous essayions de nous entendre sur des heures raisonnables et un milieu de travail raisonnable. Je déteste être en réunion jusqu'à 10 heures ou 11 heures du soir.

Le président: Charles, l'une des raisons pour lesquelles j'ai accepté la présidence en 1984, c'est que nous ne nous réunissons pas pour le plaisir de le faire. Il arrive que nos séances se prolongent un peu. C'est peut-être impossible, mais je voudrais bien que nous fassions un peu plus comme les comités aux États-Unis qui ne se réunissent pas en public aussi souvent, parfois, mais qui se réunissent en privé et qui réussissent à s'organiser, pour effectuer leurs recherches et à assigner des tâches relativement aux questions qui ne touchent pas la philosophie des partis. À ce moment-là, ils convoquent les témoins et, s'ils veulent examiner dix points, ils le font sans que tout le monde mette la politique de son parti de l'avant. C'est peut-être naïf de ma part, mais je voudrais bien que cela se passe de cette façon ici.

J'ai été fort impressionné par les comités américains pendant ma visite aux États-Unis. Après l'explosion du *Challenger*, il y avait eu plusieurs comités, dont un comité d'enquête présidentiel et un comité du Sénat. Cela m'a bien impressionné de voir le travail fait par les chercheurs sur les raisons techniques de l'explosion du *Challenger*, par opposition aux audiences publiques où tous les membres du Comité pouvaient faire valoir leur point de vue en public. Bien entendu, l'explosion était une tragédie. Il y avait à peu près une séance publique pour trois ou quatre réunions de préparation. Les sénateurs passaient seulement dix ou sept minutes à interroger les témoins sur des sujets très techniques et ce n'est pas tout le monde qui le faisait.

[Text]

[Translation]

• 1000

I would like on many things. . . and I think we can do it. Other things we cannot when we get fundamental philosophy involved. But I can tell you, on the general purport of your suggestion, that we are not going to be meeting for the sake of meeting. This chairman does not like that and members do not. We have too many other things to do.

I hope you do not mean, when you say that it is a good environment, that you are anti-*fumée* too much.

Mr. Langlois: I mean the time of the day.

The Chairman: Listen, because we started late in Parliament, there is a motion in the House that I throw out just again for thought. Steering committee I guess would deal with it later, and I am not suggesting this, because we sat all last summer and I can tell you I do not want to sit this summer. But we could sit. We are masters of our own fate as long as the House is on, and estimates are not to be reported until September 27, because the House got started late. So we do have a period to get into some of that stuff, but again we are the first year of a four-year mandate and I think we have to pace ourselves.

Mr. Angus: What about the committee budget? What is the status of that? Do we have to go through that rigmarole again now that we are reconstituted?

The Chairman: It is a rigmarole and, yes, we do; but, again, we had to get organized first and that is something we can talk about in the steering committee. As the clerk tells me, the liaison committee has to meet first and they have not met. All this is coming up now in fairly rapid succession.

Colleagues, thank you for coming. We get under way on time and at the moment there will be notices sent out for the Tuesday meeting at 9.30 a.m., hopefully with the minister and his officials on Bill C-2.

This committee stands adjourned.

Tuesday, April 25, 1989

• 0931

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence, and it is 9.30 a.m., but we do not have a witness, because I have asked the witness to come at 10 a.m. because I wanted to go in camera for the first period, until 10., for several matters that will become apparent. Since this was the first meeting on a new bill, and really the first meeting of the committee, I felt it might be interesting

Je voudrais que nous fassions de même pour examiner bien des questions et je pense que nous pouvons le faire. Parfois, c'est impossible, quand cela touche la philosophie de base des parties. Je peux cependant vous dire pour répondre de façon générale à votre question, que nous ne nous réunirons pas pour le simple plaisir. Je n'aime pas le faire et les membres du Comité non plus. Nous avons trop d'autres choses à faire.

Quand vous parlez d'un bon environnement, et j'espère que vous ne voulez pas dire que vous êtes carrément anti-fumeur.

M. Langlois: Je voulais parler de l'heure des séances.

Le président: Comme la session a commencé tard, une motion a été présentée à la Chambre, que nous pourrions examiner encore une fois. J'imagine que le comité directeur l'examinera plus tard et ce n'est pas moi qui mettrai cette proposition de l'avant parce que nous avons siégé tout l'été dernier et que je ne veux pas siéger cet été. Nous pourrions cependant le faire. Nous sommes maîtres de notre propre destin tant que la Chambre siège et les prévisions budgétaires ne seront pas renvoyées avant le 27 septembre parce que la Chambre a commencé à siéger tard. Nous disposons donc d'un certain temps pour examiner certaines de ces questions, mais je répète que c'est seulement la première année d'un mandat qui durera quatre ans et que nous ne devons pas essayer d'aller trop vite.

M. Angus: Où en est le budget du Comité? Devrons-nous recommencer la même comédie maintenant que le Comité a été reconstitué?

Le président: C'est effectivement une comédie et nous devons la recommencer, mais il fallait d'abord que nous nous organisions et c'est une chose dont nous pourrions discuter au comité directeur. La greffière me signale que le comité de liaison doit d'abord se réunir et il ne l'a pas encore fait. Toutes ces choses se feront assez rapidement.

Merci d'être venus, chers collègues, nous commencerons nos travaux à temps et des avis de convocation seront distribués pour la réunion de 9h30 mardi, à laquelle le ministre et ses collaborateurs assisteront, du moins je l'espère, pour parler du projet de loi C-2.

La séance est levée.

Le mardi 25 avril 1989

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum pour entendre des témoignages et qu'il est 09h30, mais nous n'avons pas de témoins. En effet, j'ai demandé aux témoins de venir à 10 heures, car je voulais que nous nous réunissions à huis clos pendant une demi-heure, pour étudier plusieurs questions. Comme il s'agit de notre première réunion au sujet d'un nouveau projet de loi et,

[Texte]

and informative for members if there were a brief overview of the bill from the staff and some preliminary discussion before we actually call the first witness, the minister. I know some members have had some experience in this subject-matter and this very issue, but there are a lot of new members here.

I have asked the staff to prepare a couple of pieces of paper. One will be circulated. It is the background of Bill C-2, and a very real synopsis of it. I have gone over it. I saw it myself this morning for the first time. It is in English and in French. We will circulate it but perhaps have the discussion later, once we dispose of the minister, if we can dispose of the minister and the officials either this morning or this afternoon. Because we are set to meet today, both this morning and 3.30 this afternoon, it might facilitate questions to the minister to have this little preview first.

It is up to the members whether we go in camera. I do not really see any necessity to go in camera here. It is just an overview of the bill. We have several matters of business to attend to in view of a steering committee report that will be considered later. That creates a little anomaly because I would like to call to the table a person the steering committee, in the report, is recommending be hired as the consultant to the committee, along with John Christopher who was of course mentioned earlier as seconded from Research. But frankly, I do not think it should cause any problem, because that steering committee has a unanimous report that we are going to be tabling and discussing later.

So if that meets the approval of the committee, I would like to have the clerk circulate the background. This was just completed yesterday, and I guess it is because committees have not really got under way that we were able to get it translated into both languages. This is why you did not get it beforehand. Quite frankly, there is so much paper in your office that sometimes when you get papers too early you do not have a chance to look at them anyway. I assume you all read the black book and all the notes on Bill C-2. But I have also learned to assume nothing around here. But this is a very interesting and precise, concise, succinct overview of Bill C-2.

Also being circulated is a suggested list of witnesses that is not going to be determined now. This will be determined later, when we have a discussion after you have had a chance to look at it. I have just seen it, as of 10 minutes ago, for the first time, and it certainly covers the waterfront in terms of potential witnesses. But we will certainly have discussion on that.

• 0935

To get the thing under way so we can deal with the minister at 10 a.m., David is prepared to go over this

[Traduction]

en fait, de la première réunion du Comité, j'ai pensé qu'il serait intéressant que notre attaché de recherche vous donne un bref aperçu général du projet de loi et que nous ayons une discussion préliminaire avant d'entendre le premier témoin, c'est-à-dire la ministre. Je sais que certains d'entre nous possèdent déjà une certaine expérience dans ce domaine, mais il y a un grand nombre de nouveaux.

J'ai demandé au personnel de préparer quelques documents. L'un d'entre eux vous sera distribué. Il s'agit d'un excellent résumé du projet de loi C-2. Je l'ai lu moi-même, pour la première fois, ce matin. Il est en anglais et en français. Nous allons vous le distribuer, mais peut-être pourrions-nous en discuter plus tard, lorsque nous en aurons terminé avec la ministre, s'il est toutefois possible d'en finir avec la ministre et ses collaborateurs ce matin ou cet après-midi. Comme nous devons nous réunir à la fois ce matin et à 3h30 cet après-midi, peut-être sera-t-il plus facile de poser des questions à la ministre si nous avons d'abord un aperçu général du projet de loi.

C'est aux membres de décider si nous nous réunissons à huis clos ou non. En fait, je ne vois pas la nécessité de siéger à huis clos. Il s'agit seulement d'examiner les grandes lignes du projet de loi. Nous avons plusieurs questions à régler par suite du rapport du comité de direction, que nous examinerons plus tard. Je signale une petite anomalie, à savoir que je voudrais faire venir à la table une personne dont le rapport de comité de direction recommande de retenir les services à titre de conseiller du comité, avec John Christopher, bien sûr, qui est détaché du service de recherche. En fait, je ne pense pas que cela cause de problèmes étant donné que le comité de direction a produit un rapport unanime que nous déposerons et examinerons plus tard.

Par conséquent, si les membres du Comité sont d'accord, je vais demander à la greffière de distribuer le document. Il a été terminé hier seulement et c'est sans doute parce que les comités n'ont pas encore vraiment repris que nous avons pu le faire traduire dans les deux langues. Voilà pourquoi vous ne l'avez pas reçu avant. En fait, il y a tellement de paperasses dans vos bureaux que vous n'avez pas toujours le temps d'examiner les documents que vous recevez trop tôt. Je suppose que vous avez tous lu le livre noir et les notes au sujet du projet de loi C-2. Mais j'ai également appris à ne rien supposer. Il s'agit néanmoins d'un aperçu général très intéressant, très précis, très concis et succinct du projet de loi C-2.

Nous vous distribuons également un projet de liste de témoins. Nous établirons la liste définitive plus tard, quand vous aurez eu l'occasion d'examiner celle-ci et d'en discuter. Je viens de la voir, pour la première fois, il y a dix minutes, et l'on peut dire que tous les témoins éventuels y figurent. Mais nous allons certainement en discuter.

Afin que nous puissions recevoir la ministre à 10 heures, David va passer ce document en revue avec vous

[Text]

paper very quickly with you and then, because it has not been possible to translate, he is going to suggest. . . This paper in effect reviews the second reading debate and some of the points raised by members during the debate as to the points we should be considering as a committee.

On other occasions staff have prepared questions for members to ask witnesses. Because of the problem of translation, there will not be any suggested questions at this stage, but as he reviews this verbally and very quickly he may cover the suggested questions. You can see from the paper what questions to put to the minister today and other witnesses.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): First of all, Mr. Chairman, it is indeed a delight to see you back in your erstwhile position as the most articulate, intelligent, fair and objective chairman that any committee on Parliament Hill ever had, of course.

The Chairman: Remember—

Mr. Tobin: Mr. Chairman, having said that, I wonder as a matter of procedure, because I know the minister is coming at 10 a.m., whether we would not dispose. . . I understand the steering committee met with the first report on setting time limits on witnesses, and second, on the contract covering Mr. Cuthbertson, so that could be done now. Third, if the steering committee has considered it and has agreed, we could dispose of the question of quorum. That way our time is open-ended, until such time as the minister shows up, with respect to the presentation by David on the research document.

The Chairman: I am in your hands. I did not want to get in any long debate—

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I certainly did not either, but if the steering committee met and there is agreement on all these matters, I would not anticipate a debate, but rather a simple series of motions. Then we know our time is open from then until the minister arrives. Our backs are not to the wall.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, on a point of order, has the House changed the rules regarding the drafting of committees while we are in session?

The Chairman: They have not really, so I guess you are right.

Mr. Angus: I think we should change the rules, but until we do. . .

The Chairman: I am glad you raised the point of order. I agree. Perhaps we should do something about that with a recommendation to the liaison committee, but we can discuss that later. —So, Mr. Tobin, your point is to dispose of the steering committee.

Mr. Tobin: I think so, Mr. Chairman. The only matter I would like to have an explanation on is the question of quorum and whether or not that was discussed in steering committee.

[Translation]

très brièvement après quoi, comme il n'a pas été possible de le traduire, il va. . . en fait, ce document porte sur certains points soulevés au cours du débat en deuxième lecture et que le Comité devrait examiner.

Il est déjà arrivé que notre personnel prépare des questions à poser aux témoins. À cause du problème de traduction, nous ne vous fournirons pas de liste de questions pour le moment, mais il peut vous en proposer quelques-unes verbalement. Vous verrez, dans ce document, quelles sont les questions à poser à la ministre aujourd'hui, ainsi qu'aux autres témoins.

M. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Tout d'abord, monsieur le président, je suis ravi de vous voir de retour, car vous êtes le président le plus brillant, le plus intelligent, le plus juste et le plus objectif qu'un comité parlementaire ait jamais eu.

Le président: Souvenez-vous. . .

M. Tobin: Cela dit, comme je sais que la ministre doit venir à 10 heures, je me demande si nous ne pourrions pas. . . Si j'ai bien compris, le comité de direction s'est réuni pour fixer le temps imparti aux témoins et pour discuter du contrat de M. Cuthbertson. Troisièmement, si le comité de direction s'est mis d'accord sur la question du quorum, nous pourrions régler cela aussi. Ainsi, David pourra nous présenter le document de recherche jusqu'à l'arrivée de la ministre.

Le président: Je m'en remets à vous. Je ne voulais pas que nous nous lancions dans une longue discussion.

M. Tobin: Monsieur le président, moi non plus, mais si le comité de direction s'est réuni et s'est mis d'accord sur ces questions, je ne m'attends donc pas à une discussion, mais plutôt à une simple série de motions. Nous pourrions ensuite discuter jusqu'à l'arrivée de la ministre. Nous avons tout notre temps.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, la Chambre a-t-elle modifié le Règlement au sujet de la convocation des comités pendant la session?

Le président: Pas vraiment, donc je suppose que vous avez raison.

M. Angus: À mon avis, il faudrait modifier le Règlement, mais en attendant. . .

Le président: Je me réjouis que vous ayez soulevé la question. Je suis d'accord. Peut-être devrions-nous faire une recommandation à ce sujet au comité de liaison, mais nous pourrions en discuter plus tard. Par conséquent, monsieur Tobin, vous voulez en finir avec les questions examinées au comité de direction.

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Je voudrais simplement savoir si le comité de direction a discuté ou non de la question du quorum.

[Texte]

Mr. Angus: It was dealt with.

Mr. Tobin: Fine, Mr. Chairman. I would like to see both disposed of.

The Chairman: Colleagues, I was going to give you more time to look at this, but Mr. Tobin is correct. There was a steering committee, with all parties represented, that met after our last meeting, and there was a full discussion on many points. You have before you the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, which is the steering committee, which has made a recommendation following previous form as to the calling of witnesses and also, to get matters under way officially in terms of the Auditor General, that the committee be entitled to hire a consultant, who is the consultant we had last Parliament.

Mr. Tobin: I so move.

Motion agreed to

[See *Minutes of Proceedings*]

The Chairman: Now we go to the anomaly of Mr. Cuthbertson.

Mr. Tobin: Let us make sure he gets paid for what he is doing here this morning.

The Chairman: He was working even long before this. But the anomaly of Mr. Cuthbertson's coming has been clarified in view of the motion that has just been carried.

Mr. Cuthbertson, would you commence, please, to see if you can earn your pay.

• 0940

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): Thank you very much, Mr. Chairman.

One of the documents is entitled "Background and Summary of Second Reading Debate". I am not going to take you through the background. The intention there was simply to indicate how long this issue has been considered by government, going back to 1972, and also to note that from time to time Mr. Mike Forrestall, a former Member of Parliament, has introduced private member's bills going back to 1972 and that there was a bill in 1979, Bill C-40. Several studies have been done. One interesting study was by Mr. Bernard Deschênes, the study on marine casualty investigations in Canada. Then came the Hickling Management Consultant study and the Sopinka study.

I thought I would just take you quickly through the bill, making some comments as I go, and those comments will also be related to the main points that were made in second reading debate.

To begin with, members may want to focus on the title of the bill, which does not contain the word "safety", and members may want to ask the minister why indeed it does not. I would mention to you that Mr. Sopinka suggested that the title include "safety" and so did Mr. Deschênes. "Canadian Transportation Safety Board" was their suggestion.

[Traduction]

M. Angus: Il l'a fait.

M. Tobin: Très bien, monsieur le président. J'aimerais que nous réglions ces deux questions.

Le président: Chers collègues, j'allais vous accorder plus de temps pour étudier ces questions, mais M. Tobin a raison. À la suite de notre dernière séance, un comité de direction où tous les partis étaient représentés s'est réuni et a discuté à fond d'un certain nombre de questions. Vous avez sous les yeux le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure, le comité de direction, qui a formulé une recommandation au sujet de la convocation des témoins et qui a également recommandé, comme l'exige le Vérificateur général, que le Comité soit autorisé à embaucher un conseiller, celui que nous avions lors de la dernière législature.

M. Tobin: Je propose la motion.

La motion est adoptée

[Voir *Procès-verbaux*]

Le président: Venons-en maintenant à l'anomalie au sujet de M. Cuthbertson.

M. Tobin: Faisons en sorte qu'il soit payé pour le travail qu'il fait ici ce matin.

Le président: Il a commencé à travailler depuis longtemps. Néanmoins, cette anomalie est maintenant rectifiée grâce à la motion qui vient d'être adoptée.

Monsieur Cuthbertson, vous pouvez commencer afin de gagner votre salaire.

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du Comité): Merci beaucoup, monsieur le président.

L'un des documents s'intitule «contexte et résumé du débat en deuxième lecture». Je ne vais pas reprendre tout le contexte. Il faut simplement retenir que le gouvernement examine cette question depuis 1972,—M. Mike Forrestall, ancien député, a présenté plusieurs mesures d'initiative parlementaire, à compter de 1972—et qu'un projet de loi, le C-40 a été déposé en 1979. Cette question a fait l'objet de plusieurs études. Signalons notamment celle de Bernard Deschênes, concernant les enquêtes sur les accidents maritimes au Canada. Il y a eu ensuite l'étude du cabinet de conseillers en gestion Hickling et l'étude Sopinka.

Si vous le voulez bien, nous allons rapidement examiner le projet de loi ensemble et, au fur et à mesure, je ferai certaines observations concernant les principaux points soulevés lors du débat en deuxième lecture.

Pour commencer, j'attire votre attention sur le titre du projet de loi qui ne contient pas le mot «sécurité». Les membres du Comité désireront peut-être demander à la ministre pourquoi ce mot n'y figure pas. Je signale que M. Sopinka et M. Deschênes avaient suggéré de l'inclure. Ils avaient proposé comme titre celui de «bureau canadien de la sécurité du transport».

[Text]

As far as the jurisdiction of the board is concerned, the question of commodity pipelines might be raised with the minister and what indeed would be the jurisdiction of the board regarding commodity pipelines vis-à-vis that of the National Energy Board. In our research we were given to understand that probably only two pipelines would come under the jurisdiction of the board at this time, one of which is a steam pipeline between Hull and Ottawa. But the question also might be raised of why the National Energy Board has retained jurisdiction for accident investigation of commodity pipelines when it is indeed the regulator as well.

The formula on page 3 of the bill in connection with dynamically supported craft is for a hovercraft.

The question regarding marine jurisdiction is whether recreational boating is going to be included within the jurisdiction of the board. It is clear from the bill that the board has a very broad and wide jurisdiction. The question for the board will presumably be whether it wants to get involved in recreational boating or not. Mr. Deschênes deals with this issue at some length. As you can appreciate, there are a great many recreational boaters in the country and it would require substantial resources to consider accidents in this area. At present I think the minister should be asked about what she envisages the board is going to do in this issue and whether there will be some sort of delegation to provincial authorities in connection with accident investigation for recreational boating.

On page 4 of the bill, in connection with the application of the bill, members might ask the minister why indeed interprovincial trucking and international trucking are not included within the jurisdiction of the bill. I have learned from my research that the National Transportation Safety Board in the U.S. has under its jurisdiction school buses and investigates all accidents in connection with school buses.

You will note in connection with the definition of "continental shelf" that oil rigs, drilling rigs, now come under the jurisdiction of the board, which has to do with the *Ocean Ranger* hearings and investigation. That matter you might want to pursue with the minister—

Mr. Tobin: [*Inaudible—Editor*] the Oil and Gas Act.

Mr. Cuthbertson: Yes, but the question of jurisdiction between the board and the Oil and Gas Act I think has been pretty well settled as to who would investigate.

• 0945

In connection with the number of members of the board, it is suggested in the bill that there be five. Members may well want to ask the minister why five and why not more based upon what appears to be a very broad jurisdiction of the board. I should say that Justice Sopinka recommended five members. Five members is

[Translation]

En ce qui concerne la compétence du bureau, vous pourriez soulever la question des productoducs et demander à la ministre quelle sera l'autorité du bureau en la matière par rapport à celle de l'Office national de l'Énergie. Il ressort de notre étude que, pour le moment, deux pipelines seulement relèveraient du bureau, dont un pipeline transportant de la vapeur entre Hull et Ottawa. Mais vous pourriez également demander à la ministre pourquoi l'Office national de l'Énergie demeure chargé des enquêtes sur les accidents relatifs aux productoducs alors qu'il est également le rôle d'organisme de réglementation.

La formule qui figure à la page trois du projet de loi à propos des engins à portance dynamique s'applique à un hydroglisseur.

Pour ce qui est des pouvoirs du bureau dans le domaine maritime, il s'agit d'établir si son autorité s'étend à la navigation de plaisance. Il ressort clairement du projet de loi que le bureau a un champ de compétence très vaste. La question est de savoir si le bureau voudra s'occuper ou non de la navigation de plaisance. M. Deschênes traite longuement de cette question. Comme vous le savez, il y a de nombreux plaisanciers au Canada, et il faudrait disposer de ressources importantes pour enquêter sur les accidents dans ce domaine. Pour le moment, il faudrait demander à la ministre ce qu'elle envisage à cet égard et si le bureau délèguera des pouvoirs aux autorités provinciales pour enquêter sur les accidents relatifs à la navigation de plaisance.

À la page 4, en ce qui concerne le champ d'application du projet de loi, vous pourriez demander à la ministre pourquoi le camionnage interprovincial et international ne sont pas inclus. J'ai appris qu'aux États-Unis, le National Transportation Safety Board enquêtait sur tous les accidents relatifs à des autobus scolaires.

Vous constaterez qu'en vertu de la définition du «plateau continental» les plates-formes de forage relèvent maintenant du bureau d'enquête, à la suite des audiences et de l'enquête sur la catastrophe de l'*Océan Ranger*. Vous pourriez soulever la question. . .

M. Tobin: [*Inaudible—rédacteur*] la loi sur le pétrole et le gaz.

M. Cuthbertson: Oui, mais je pense que la question de savoir qui enquêterait a été réglée.

Pour ce qui est du nombre de membres qui constitueraient le bureau d'enquête, le projet de loi propose qu'il y en ait cinq. Les membres du Comité pourraient demander à la ministre pourquoi cinq et pourquoi pas plus étant donné le champ de compétence, très vaste, du bureau. Je dois dire que le juge Sopinka a

[Texte]

what the National Transportation Safety Board has. But then it becomes a matter of the question of jurisdiction.

The Chairman: In the States.

Mr. Cuthbertson: In the States.

Mr. Deschênes recommended nine; three for each mode: three for air, three for marine, and three for rail. I should mention, though, that in connection with any change in the number of board members, it may well require a new Royal Recommendation because of the extra funds involved.

Now we come to what I consider to be the major provisions of this bill, which concern the chairman, his relationship—

The Chairman: Before you leave that—and again, this is perhaps for the minister—how precise and circumscribed are we in the board having the members collectively knowledgeable about air, marine, rail, and commodity? Has that been in legislation before in the previous...? No, there was not a previous joint board. Does the National Transportation Safety Board in the States have that type of definition?

Mr. Cuthbertson: No, they do not. And I noticed from the second reading debate that there were some different interpretations of what “collectively” means.

The Chairman: That is what I mean.

Mr. Cuthbertson: I will not give my impression; I will let the minister indicate what she thinks “collectively” means.

At second reading there were members who suggested that the chairman's job was too big a job for one person. You might want to explore with the minister what support it is envisaged the chairman will have. For example, will there be an executive director of the board who could be termed the “chief operating officer of the board”; and is it expected the chairman would delegate a fair amount of the responsibility he has, certainly for administration, to that executive director?

A big issue that Justice Sopinka raised is the question of whether the chairman should have exclusive jurisdiction under the Financial Administration Act to hire and fire, particularly to hire and fire directors of investigation. Justice Sopinka thought that the board—that is the members of the board—should actually have the power to hire and fire DOIs, Directors of Investigation, rather than it being exclusively with the chairman, which is, incidentally, normal in the Public Service.

Mr. Tobin: I am sorry, what is normal? That the chairman would—

Mr. Cuthbertson: That the chairman or the deputy head has the exclusive power to hire and fire. He may

[Traduction]

recommandé cinq membres. Cela correspond au nombre de membres de la commission américaine; mais cela soulève la question du champ de compétence.

Le président: Aux États-Unis.

M. Cuthbertson: Aux États-Unis.

M. Deschênes a recommandé neuf membres; trois pour chaque mode de transport: trois pour l'aviation, trois pour le transport maritime et trois pour le transport ferroviaire. Je précise que, pour changer le nom des membres du bureau, il faudra peut-être une nouvelle recommandation royale étant donné que cela représentera des dépenses supplémentaires.

Nous en arrivons aux principales dispositions de ce projet de loi, à savoir celles qui concernent le président, ses rapports...

Le président: Avant de changer de sujet—et peut-être faudrait-il poser la question à la ministre—quelle garantie avons-nous que les membres du conseil posséderont, collégalement, la compétence voulue au sujet du transport aérien, maritime et ferroviaire ou par productoduc? Cela figurait-il dans la loi antérieure...? Non, il n'y a encore jamais eu de bureau mixte. A-t-on utilisé le même genre de définition pour le bureau des États-Unis?

M. Cuthbertson: Non. J'ai remarqué qu'au cours du débat en deuxième lecture, le mot «collégalement» a donné lieu à diverses interprétations.

Le président: C'est ce que je voulais dire.

M. Cuthbertson: Je ne dirai pas ce que j'en pense; je laisserai la ministre dire comment elle entend le mot «collégalement».

Au cours de la deuxième lecture, certains députés ont laissé entendre que la tâche du président était trop lourde pour une seule personne. Peut-être pourriez-vous voir avec la ministre quel soutien on envisage d'accorder au président. Par exemple, aura-t-il un directeur général pour l'assister et s'attend-t-on à ce que le président lui délègue une bonne partie de ses responsabilités, en tout cas sur le plan administratif?

Le juge Sopinka a demandé—et c'est une question importante—si le président devait posséder le pouvoir exclusif, en vertu de la loi sur l'administration financière, d'embaucher et de congédier le personnel, et surtout les directeurs des enquêtes. Le juge Sopinka estimait que l'ensemble du bureau et pas exclusivement son président devrait avoir le pouvoir d'embaucher et de congédier les directeurs des enquêtes, même si c'est l'habitude à la fonction publique.

M. Tobin: Je n'ai pas compris, l'habitude veut-elle que ce soit le président...

M. Cuthbertson: C'est le président ou le sous-ministre qui a le pouvoir exclusif d'embaucher et de congédier. Il

[Text]

well consult, but he does not have to. That is the way it is understood in this bill: that he does not have to.

When you move from clause 5 you go over to clause 8 of the bill, which is on page 9. We have the power of the chairman in clause 5 and then we have the role of the members under clause 8. The members may make by-laws, and they may establish policies respecting the classes of transportation occurrences, which means that you might want to ask the minister... Presumably the members can decide what accidents they wish to investigate and how they wish to classify them.

• 0950

It is clear that this board has a great deal of flexibility. It has exclusive jurisdiction but a great deal of flexibility to decide what it wants to do and how wide its jurisdiction is going to be. Of course this comes back to the question of what resources will then be required, depending upon the jurisdiction which the board considers it wants to exercise.

What is interesting is paragraph 8.(c), which says that, at meetings, the members:

(c) may establish, either generally or in relation to specific classes of transportation occurrences, policies to be followed in the conduct of investigations;

If members then go to subclause 10.(2) on page 10 of the bill you will see that the directors can exercise their authority and have exclusive authority within their domain regarding investigations, but subject to any policies established under paragraphs 8.(b) and (c), which I just reiterated to you. You might wish to explore with the minister just what that means in terms of how the board will in fact give direction to the directors regarding investigations or how the board will control investigations.

Justice Sopinka seems to have interpreted this to mean that the board could set a policy whereby the expert member would attend on-site investigations if the board decided that would be a policy of the board. The member could be there in connection with certain types of investigations. So if it is an air member and it is some sort of an accident, the board could decide as a policy that the member of the board could attend the site of the investigation. That should be explored with the minister.

Mr. Tobin: I read in clauses 8 and 10 that essentially the board is going to be an octopus, the chairman at the centre and each of the arms essentially running their particular area of expertise. There would be a consultative process, obviously, but in essence we are going to have a director per mode. A single person per mode in charge of accident investigation and safety: it is pretty hard to have a disagreement that way.

The Chairman: This is what we would explore with the witnesses, the minister.

[Translation]

peut demander conseil, mais il n'est pas obligé de le faire. Ce projet de loi ne l'y oblige pas.

Passons ensuite de l'article 5 à l'article 8 du projet de loi, à la page 9. L'article 5 énonce les pouvoirs du président et l'article 8, le rôle des membres. Les membres peuvent établir des règlements administratifs, établir des politiques en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport, ce qui veut dire que vous pourriez demander à la ministre... en principe, les membres peuvent décider du genre d'accidents devant faire l'objet d'une enquête et définir diverses catégories.

Il est clair que ce bureau a énormément de latitude. Sa compétence est exclusive et il peut lui-même en fixer les paramètres et le champ d'application de sa propre initiative. Naturellement, cela nous ramène à la question des ressources nécessaires au domaine d'investigation dans lequel le bureau décide d'exercer sa compétence.

L'alinéa 8.c) est intéressant à cet égard puisqu'il dit que lors de leur réunion les membres du bureau peuvent:

c) établir des politiques en ce qui concerne les accidents de transport ou certaines catégories de ceux-ci, applicables aux enquêtes;

Et si vous passez à la page 10, le paragraphe 10.(2) stipule que chacun des directeurs a compétence exclusive pour diriger les enquêtes dans son domaine correspondant, sous réserve, cependant, des politiques établies en vertu des alinéas 8.b) et c), que j'ai cités tout à l'heure. Vous souhaitez peut-être demander au ministre quelles instructions d'enquête, dans ces circonstances, pourra donner le bureau au directeur et comment le bureau contrôlera ces enquêtes.

Le juge Sopinka semble avoir interprété ceci comme signifiant que le bureau pourra établir une politique donnant pour instruction aux spécialistes de participer sur place à l'enquête si telle est sa décision. Cette décision sera fonction du type d'enquête menée. S'il s'agit du membre chargé des questions de transport aérien et qu'il y a eu un accident, le bureau pourra décider qu'il assiste sur place à l'enquête. Il faudrait étudier cette question avec le ministre.

M. Tobin: Si je comprends bien les articles 8 et 10, pour l'essentiel ce tribunal sera une pieuvre, le président étant au centre et chacune des tentacules étant essentiellement responsable de son domaine particulier de compétence. De toute évidence il y aura consultation, mais en définitive, il y aura un directeur par mode de transport. Une seule personne par mode de transport chargée des enquêtes sur les accidents et de la sécurité: on ne peut pas faire beaucoup mieux pour être sûr qu'il n'y a pas de désaccord.

Le président: C'est ce genre de questions que nous aborderons avec le témoin, le ministre.

[Texte]

Mr. Tobin: I just wanted to be clear that I was reading the legislation right.

The Chairman: He is not the witness. He is a witness for us in terms of just giving an overview.

Mr. Tobin: I just wanted to see if he agreed with my interpretation. I know it startled you as well, Mr. Chairman. I could tell.

Mr. Cuthbertson: Those who are familiar with the Sopinka report will know that Justice Sopinka recommended that the chairman, and I think the fair way to put it is, be the servant of the board. The board would direct and delegate to the chairman what powers he was to exercise. There is no question that this bill does not follow the Sopinka model. Therefore, that is an issue members would obviously want to explore with the minister.

I am going to move on now to clause 12 on page 11. You will note that the chairman must call a meeting if two or more members request it. It is a sort of interesting provision. You might ask the minister why that was put in. It does mean the chairman will be forced to call meetings. Usually with these boards you expect the chairman to call meetings without necessarily being forced to do so, and I am not entirely clear why it was inserted.

The jurisdiction of the board: members might wish to explore why indeed the Department of National Defence is exempt from the bill, as you can see in clause 14.

• 0955

In connection with the jurisdiction of the board vis-à-vis other departments, members might want to ask the minister how this is going to work and, while the TAIB has exclusive jurisdiction, at what point other departments can investigate accidents, what type of resources they have, and how many departments and agencies of government have the power to investigate accidents. Is the board going to be able to negotiate agreements with these departments regarding joint investigations or regarding the very sensitive question of jurisdiction?

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Does paragraph 14.(3)(b) not give them priority over all other departments, except for DND?

Mr. Cuthbertson: Yes.

Mr. Benjamin: So they have exclusive jurisdiction.

Mr. Cuthbertson: Other than defence.

Mr. Angus: Even in defence there are some areas where they do take over.

Mr. Cuthbertson: There would be a mixed jurisdiction or a combined jurisdiction if the Snowbirds crashed at a county fair or something of that sort.

As far as agreements are concerned, you might also ask the minister whether any agreements have been negotiated with coroners and police in connection with

[Traduction]

M. Tobin: Je voulais seulement savoir si mon interprétation de la loi était correcte.

Le président: Ce n'est pas notre témoin. Il est là pour nous faire un rapide résumé de la loi.

M. Tobin: Je voulais simplement voir s'il était d'accord avec mon interprétation. Je sais que cela vous a autant surpris, monsieur le président.

M. Cuthbertson: Ceux qui connaissent le rapport Sopinka sauront qu'il a recommandé que le président, ce sont à peu près ses termes, soit le serviteur du tribunal. C'est le bureau qui doit déléguer au président les pouvoirs qu'il veut qu'il exerce. Il est indubitable que ce projet de loi ne suit absolument pas cette recommandation. C'est donc une question qui mérite d'être abordée avec le ministre.

Je passe maintenant à l'article 12, page 11. Vous noterez que le président doit convoquer une réunion si au moins deux autres membres le réclament. C'est une disposition assez intéressante. Vous pourriez demander au ministre sa raison d'être. Cela veut dire que le président sera obligé de convoquer des réunions. Généralement dans ce bureau ce sont les présidents qui convoquent les réunions sans qu'il soit nécessaire de les y obliger, et je ne comprends pas très bien la nécessité de cette disposition.

La compétence du bureau: vous pourriez demander la raison pour laquelle l'article 14 exempte le ministère de la Défense nationale.

Toujours au sujet de cette compétence du bureau par rapport aux autres ministères, vous voudrez peut-être demander au ministre comment cela fonctionnera et, malgré cette compétence exclusive du BEAT, dans quelles circonstances les autres ministères peuvent enquêter sur des accidents, quel genre de ressources ils ont et combien de ministères et d'agences du gouvernement ont le pouvoir d'enquêter sur les accidents. Le bureau pourra-t-il négocier des ententes d'enquête conjointes avec ces ministères ou des ententes sur cette question très délicate de la compétence?

M. Benjamin (Regina—Lumsden): L'alinéa 14.(3)b ne lui donne-t-il pas la priorité sur tous les autres ministères, à l'exception de la Défense nationale?

M. Cuthbertson: Oui.

M. Benjamin: Sa compétence est donc exclusive.

M. Cuthbertson: À l'exception de la défense.

M. Angus: Même pour la défense, dans certains domaines il a compétence.

M. Cuthbertson: Si les *Snowbirds* s'écrasaient lors d'une kermesse ou quelque chose de ce genre, la compétence serait mixte ou conjointe.

En ce qui concerne les ententes, vous pourriez également demander au ministre si des ententes de coopération ont été négociées avec les coroners et la

[Text]

the co-operation between those people and accident investigations by the Canadian Aviation Safety Board. The question of coroner's participation and police participation was a contentious issue some years ago but appears to have been resolved as far as federal accident investigation is concerned.

Regarding the power of investigators, clause 19.8 at page 17 of the bill, members might want to explore with the minister why mandatory drug testing is not included in this bill.

Mr. Tobin: Mandatory drug testing for whom?

Mr. Cuthbertson: For people who have been involved in accidents when the investigator thinks it might be necessary to do that. It is not included in this bill.

There is only one clause there for public inquiries, clause 21 on page 20, and members might want to ask where the rules and procedures will be. Is that a matter that is going to be dealt with entirely in the regulations rather than a broader clause within the bill?

Regarding clause 23 on page 21, the major question here, and one that was raised at second reading debate, is whether the minister should have observer status as of right. In other words, if the minister is entitled to observer status at every accident investigation, does that compromise the independence of the board or the independence of accident investigation? Should the board have complete discretion as to who should be an observer and who should not?

Mr. Tobin: What has been the practice before?

Mr. Cuthbertson: The practice of the CASB is that the minister has observer status.

The Chairman: When you say observer status, is this the observer to check on the investigator or is this an observer to note something that happened in an accident that needs quick action? What was the reason for the observer in the past?

Mr. Cuthbertson: Just to be there to be able to follow the investigation—

The Chairman: But does that observer involve him or herself in the investigation?

Mr. Cuthbertson: They are not supposed to, no. You can certainly explore that with the minister, but the observer is there to observe what goes on. Incidentally, if the observer involved himself in the investigation, under this bill the board has the power to remove him.

• 1000

On the draft report on clause 24, the big issue there of course is whether draft reports should be provided to the minister as a right.

[Translation]

police dans le cadre de la coopération entre ces personnes et le Bureau canadien de la sécurité aérienne. La question de la participation des coroners et de la police posait un problème il y a quelques années, mais semble avoir été résolu en ce qui concerne les enquêtes fédérales sur les accidents.

Au sujet des pouvoirs des enquêteurs, article 19.8, page 17, vous voudrez peut-être demander au ministre pourquoi les tests obligatoires des dépistages de drogue ne sont pas inclus dans ce projet de loi.

M. Tobin: Les tests obligatoires de dépistage de drogue pour qui?

M. Cuthbertson: Pour les personnes impliquées dans des accidents quand l'enquêteur estime nécessaire de les leur faire subir. Ce n'est pas prévu dans ce projet de loi.

Il n'y a qu'un seul article consacré aux enquêtes publiques, l'article 21, page 20, et vous voudrez peut-être demander où l'on trouvera les règles et les procédures. Est-ce une question qui sera entièrement traitée dans les règlements en lieu et place d'un article plus long dans le projet de loi?

Au sujet de l'article 23, page 21, la question majeure qu'il faut se poser et qui a été posée lors du débat de deuxième lecture, est de savoir si le ministre devrait ou non avoir de droit le statut d'observateur. En d'autres termes, si le ministre a droit au statut d'observateur pour chaque enquête d'accident, cela compromet-il l'indépendance du bureau ou l'indépendance de l'enquête? Le bureau devrait-il avoir le pouvoir discrétionnaire total de déterminer qui devrait et qui ne devrait pas avoir statut d'observateur?

M. Tobin: Quelle était la pratique avant?

M. Cuthbertson: Pour le BCSA le ministre avait automatiquement le statut d'observateur.

Le président: Lorsque vous parlez de statut d'observateur, cet observateur est-il là pour surveiller l'enquêteur ou est-il là pour prendre note de quelque chose qui s'est passé pendant un accident et qui nécessite un remède immédiat? Quelle était la raison de la présence de cet observateur jusqu'à présent?

M. Cuthbertson: Juste pour être là, pour pouvoir suivre l'enquête. . .

Le président: Mais cet observateur se mêle-t-il à l'enquête?

M. Cuthbertson: Il n'est pas censé le faire, non. Vous pouvez poser la question au ministre, mais l'observateur est là pour observer ce qui se passe. En passant, si l'observateur se mêle de l'enquête, en vertu de ce projet de loi, le bureau a le pouvoir de le renvoyer.

Pour ce qui est des projets de rapport, article 24, la grande question, bien entendu, est de savoir si ces projets de rapport devraient être automatiquement communiqués au ministre.

[Texte]

The Chairman: And other interested parties.

Mr. Cuthbertson: —and other interested parties—or should draft reports be provided at the discretion of the board. How does one define a reasonable opportunity to respond to the draft report, and what kind of impact does this procedure have on the timeliness of reports of the board? In other words, how quickly can the board produce reports if it has to go through this procedure?

Mr. David Walker (Winnipeg North Centre): On that point, Mr. Chairman, what is the context of that with other boards, and the history?

The Chairman: The section comes from the National Transportation Act in the States. But this is an area that is obviously going to be explored.

Mr. Cuthbertson: And the CASB.

The same on clause 25, page 23. Here again it mentions that the board shall, on a confidential basis, provide an interim report, if requested by the minister. Well, should the minister have that power to request an interim report?

Clause 29, on page 27, concerns partial privilege for air traffic control recordings. The question there that members might want to explore is why indeed vessel traffic management recordings and train despatch recordings are not included in that clause.

Clause 31, on page 29, deals with incident reporting systems, either voluntary or mandatory. Members might want to explore with the minister whether it is envisaged that the board is going to establish incident reporting systems, voluntary and mandatory, similar to those set established by the CASB for rail and marine incidents or occurrences.

Finally, the report to Parliament. What minister should the TAIB report through to Parliament, and should it be the Minister of Transport or some other minister? It goes back to clause 13. Both Justice Sopinka and Bernard Deschênes came down on the side of the Minister of Transport, after some consideration. Both of them agreed it was not a compromise of the board's independence to report through the Minister of Transport.

The Chairman: David, I know that was a very quick preview. Normally—and that is why I am glad there are not too many questions—questions could have been circulated to all members and then they would at least be a guide for members when they examine witnesses. So you have highlighted some of the main issues of the bill.

I think the minister is here. Actually, I think this is the first time the minister has been exposed to a bill process, which is interesting.

What happened here was a verbal presentation, just to give you the highlights on some of the points to be developed before this committee with the minister and

[Traduction]

Le président: Et aux autres parties intéressées.

M. Cuthbertson: ... et autres parties intéressées—ou bien si ces projets de rapport ne devraient être communiqués qu'à la discrétion du bureau. Qu'entend-on par possibilité de présenter des observations et quelle peut en être l'incidence sur les délais de présentations desdits rapports au bureau? En d'autres termes, quelle peut être la rapidité de production de rapports du bureau s'il doit respecter ces procédures?

M. David Walker (Winnipeg-Nord-Centre): A ce sujet, monsieur le président, quelle est la comparaison par rapport aux autres bureaux, et quels sont les précédents?

Le président: Cet article est tiré de la loi nationale sur les transports des États-Unis (National Transportation Act). Il reste que c'est une question qu'il faudra de toute évidence examiner.

M. Cuthbertson: Et le BCSA.

La même chose au sujet de l'article 25, page 23. Encore une fois le bureau devra, à titre confidentiel, communiquer un rapport provisoire sur demande du ministre. Le ministre devrait-il avoir ce pouvoir de demande de rapport provisoire.

L'article 29, page 27, concerne le privilège partiel accordé aux enregistrements contrôle. Les députés voudront peut-être demander pourquoi les enregistrements relatifs au contrôle de la navigation et du trafic ferroviaire ne sont pas inclus dans cet article.

L'article 31, page 29, porte sur les systèmes de rapport d'incidents, volontaires ou obligatoires. Vous voudrez peut-être demander au ministre s'il est envisagé que le bureau mette en place des systèmes de rapport d'incidents, volontaires ou obligatoires, analogues à ceux mis en place par le BCSA pour les incidents ou les accidents ferroviaires et maritimes.

Pour finir, le rapport destiné au Parlement. Quel ministre devrait déposer au Parlement le rapport du BEAT, le ministre des Transports ou un autre ministre? Cela nous ramène à l'article 13. La préférence du juge Sopinka et de Bernard Deschênes va au ministre des Transports, après réflexion. Ils ont convenu tous les deux que le dépôt de ce rapport par le ministre des Transports ne compromettrait pas l'indépendance du bureau.

Le président: David, je sais que c'était un tour d'horizon très rapide. Normalement—c'est la raison pour laquelle je suis heureux qu'il n'y ait pas trop de questions—des questions auraient pu être distribuées à tous les députés, questions qui leur auraient pour le moins servi de guide pour l'interrogatoire des témoins. Vous nous avez résumé certaines des caractéristiques importantes de ce projet de loi.

Je crois que la ministre est arrivée. Je crois d'ailleurs que c'est la première fois que la ministre participe à une étude de projet de loi, ce qui est intéressant.

Ce que vous venez d'entendre était un exposé oral visant à faire ressortir certains des points utiles à discuter avec la ministre et les autres témoins, comme je l'ai déjà

[Text]

other witnesses, as I said. That will all be in the translation of the committee hearings. But there was just too much paper to get out and translate to put that in memo form. That is why I appreciate the co-operation of the committee to have the verbal presentation, which took the place of the written words.

Madam Minister, this is the first time you have been before this committee in your capacity as Minister of State for Transport, so we certainly welcome you to these deliberations on Bill C-2.

• 1005

We had just been talking here earlier with sort of a supplemental view of the bill from some of the research of the committee to go along with what we have received from the Department of Transport in the black book, to highlight some of the interesting points that should be explored with you and to give perhaps food for thought for members to examine you.

So having welcomed you in your new role before this committee—and I hope you will come back many more times, in a way, but I do not know how many more times you want to come back, either on this bill or other matters—we perhaps could start right in and have you start your general overview of the bill.

The Hon. Shirley Martin (Minister of State (Transport)): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a real pleasure to be here.

As you say, this is not only the first time I have appeared before this committee but also the first time I have presented a bill. So I am looking forward to working with the committee, not only on this bill but in the future as well, because certainly the Standing Committee on Transport plays a very important role in transport matters.

As far as any opening remarks are concerned, I have not prepared a formal opening statement because I feel that most of the people around this table certainly have had experience—more than I have—as far as transport matters are concerned, because I know you are veterans of this committee.

The bill, as you know, was tabled last year, and there has been ample time to look at it. I know that you are familiar with it, and I do not think I should take your time up by going through information you already know. I would sooner make the time available to ask questions of both myself and the officials. We will do our very best to answer the questions you put forward. I am looking forward to working with you on the bill and seeing it passed through the House.

The Chairman: I must say, Madam Minister, that questions and answers do facilitate a lot more information than just a long narrative that eats up time and/or a

[Translation]

dit. Vous retrouverez tout cela dans la traduction du compte rendu. Mettre tout cela par écrit et le traduire faisait beaucoup trop de travail. Je vous remercie de votre coopération et d'avoir accepté cet exposé oral remplaçant un texte écrit.

Madame la ministre, c'est la première fois que vous venez devant le Comité en votre qualité de ministre d'État aux Transports. Nous vous souhaitons la bienvenue à ces délibérations sur le projet de loi C-2.

Nous nous sommes demandé tout à l'heure si les chargés de recherche du Comité ne pourraient préparer un résumé supplémentaire du projet de loi, qui viendrait s'ajouter au dossier noir que nous a préparé le Ministère des transports pour avoir un aperçu des points intéressants que nous devrions examiner avec vous et pour permettre aux députés membres du Comité de vous poser des questions.

Cela dit, nous vous accueillons ici avec plaisir dans votre nouveau rôle—et j'espère que vous reviendrez souvent, bien que je ne sache pas si vous le voulez, pour nous parler de ce projet de loi ou d'autres questions—et peut-être pourrions commencer dès maintenant; je vous demanderai donc de nous donner un aperçu général du projet de loi.

L'honorable Shirley Martin (ministre d'État chargée des Transports): Je vous remercie infiniment, monsieur le président. C'est avec plaisir que je viens ici devant vous.

Comme vous l'avez dit, ce n'est pas seulement la première fois que je compare devant le Comité, mais c'est aussi la première fois que je suis appelée à présenter un projet de loi. Je collaborerai avec plaisir avec votre comité, non seulement pour discuter de ce projet de loi, mais à l'avenir également, car il est manifeste que le Comité permanent des transports joue un rôle très important pour tout ce qui touche ce domaine.

Quant aux remarques d'ouverture que je pourrais faire, je n'ai pas préparé de déclaration officielle, car je pense que la plupart de ceux qui sont autour de cette table connaissent bien mieux que moi les questions de transport, et je sais que vous êtes des vieux de la vieille du Comité.

Comme vous le savez, ce projet de loi a été présenté l'année dernière à la Chambre, et tout le monde a eu beaucoup de temps pour l'examiner. Je sais que vous en connaissez les détails et je ne crois pas que je vous ferai perdre votre temps en vous donnant des renseignements que vous connaissez déjà. Je préférerais que vous me posiez des questions, à moi et à mes collaborateurs. Nous essayerons, dans toute la mesure du possible de vous répondre. J'ai hâte d'examiner ce projet de loi avec vous et de le voir adopté par la Chambre.

Le président: Je dois avouer, madame, que l'on tire d'avantage de renseignements de questions et réponses que d'un long discours prenant beaucoup de temps ou que

[Texte]

chairman who eats up time. So I am going to call on the opposition first.

Mr. Dionne (Miramichi): I would just like to ask the minister if she would introduce the officials she has with her.

The Chairman: That is a good idea. As an ex-chairman of the committee, Mr. Dionne has a lot of experience, and I know that he will be picking me up on other procedural points from time to time. As long as they are procedural points and not substantive points, that is fine. So thank you, Mr. Dionne.

Mrs. Martin: Present with me are Mr. Jim Miller, the Director General of Strategic Policy, and Barbara Butler, the Senior Director of Strategic Policy Development. My apologies to the committee.

The Chairman: And you have your parliamentary secretary over there in the corner, I think.

Mrs. Martin: Yes. Mr. Belsher.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne, and thank you for the introduction. We welcome him, too.—Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I join you in welcoming the minister to the Standing Committee on Transport.

The Standing Committee on Transport in my experience has been one of the better committees on Parliament Hill, because we have always been able to find, despite occasional flashes of partisan differences, nevertheless a committee that seeks to examine and at the end of the day leave Parliament, and therefore Canada, with better legislation. So our approach has been, while interesting, largely non-partisan over a number of years.

This bill is obviously one that is received with a great deal of interest in Canada, in particular because of the transportation safety emphasis we have seen over the last year or two, and particularly the last six months. There is no question that it is presented before Parliament with somewhat of a sense of urgency. But, notwithstanding that sense of urgency, there is too a responsibility for this committee to examine the bill carefully and at the end of the day to arrive with a piece of legislation that is the best work we can possibly accomplish here working together.

With that in mind, I want to ask the minister quite candidly what kind of timeframe the minister is anticipating with respect to this bill. It is my view, having had a first look at it, that it requires some very careful study, and this, I submit, may result in a number of amendments to be considered by this committee before the process is over. The minister might want to comment.

Mrs. Martin: Certainly there is opportunity for amendments within the bill, and I know that you have given it careful study. I would hope that we might see this through by the end of June. Whether that is possible or

[Traduction]

d'un président parlant tout le temps. Je vais donc passer la parole immédiatement à l'opposition.

M. Dionne (Miramichi): Je voudrais simplement demander à la ministre de bien vouloir nous présenter ses collaborateurs.

Le président: C'est une bonne idée. M. Dionne, qui a été président de comité, a une vaste expérience en la matière, et je sais qu'il me reprendra de temps à autre sur des questions de procédure. Tant que ce sont des questions de procédure, et non de fond, je n'y vois aucun inconvénient. Merci, monsieur Dionne.

Mme Martin: Je suis accompagnée de M. Jim Miller, directeur général des politiques stratégiques, et de M^{me} Barbara Butler, directrice supérieure de la politique et de la planification stratégique. Excusez-moi de ne pas l'avoir fait plus tôt.

Le président: Et votre secrétaire parlementaire est là bas dans le coin, je crois.

Mme Martin: Oui, c'est M. Belsher.

Le président: Merci, monsieur Dionne et merci de nous avoir présenté vos collaborateurs. Nous accueillons avec plaisir M. Belsher également. Monsieur Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais moi aussi souhaiter la bienvenue à la ministre au Comité permanent des transports.

Le Comité est, que je sache, l'un des comités parlementaires les plus sérieux. Nous avons toujours réussi à trouver, malgré certaines divergences d'opinion de temps à autre, un terrain d'entente, car nous cherchons à examiner les projets de loi à fond pour pouvoir, à la fin de la journée, donner au Parlement et par conséquent au Canada de meilleures lois. Tout en étant intéressante, notre façon de faire est depuis déjà un certain nombre d'années dénuée d'à peu près tout esprit de parti.

Ce projet de loi suscite de toute évidence beaucoup d'intérêt au Canada, en raison de l'accent qui est mis sur la sécurité des transports depuis un an ou deux, et plus particulièrement au cours des six derniers mois. Il ne fait aucun doute qu'il y a une certaine urgence. Malgré cela, le Comité doit pouvoir l'examiner à fond et, au bout du compte, présenter un texte qui représente le meilleur de ce que nous pouvons donner.

Cela dit, je voudrais demander en toute honnêteté à la ministre de nous dire quand il doit être adopté. Pour ma part, j'estime, l'ayant regardé, qu'il doit être examiné à fond, et il se peut qu'un certain nombre d'amendements soient proposés au Comité. Qu'en pensez-vous, madame?

Mme Martin: Il est incontestable que certains amendements pourront être proposés, et je sais que vous y avez songé soigneusement. J'espère que le tout sera terminé d'ici la fin du mois de juin. Cependant, je ne sais

[Text]

not I do not know. That rests with you and the work of the committee. It may mean some tight timeframes and some longer meeting times, but if we could get it into the public domain by the end of June, I would find that a good accomplishment.

• 1010

Mr. Tobin: You can see, Madam Minister, I received that comment with a straight face, but your parliamentary secretary is grinning from ear to ear.

The Chairman: He always grins from ear to ear. Do not let that be an editorial.

Mr. Tobin: He has been through this kind of introduction to bills before.

Madam Minister, having had, as I said, a first look at the bill, I think some of us in the opposition are feeling the bill in many ways appears to draw from the National Transport Safety Board of the United States for inspiration. There are a great many areas where we frankly have some questions, have not arrived at any conclusions, have not prejudged the bill. But one area in particular. . . as I now look at the bill, on the one hand currently we have, for example, a dilemma with the Canadian Aviation Safety Board, where you have nine members, four of whom are dissenting on a major investigation, the Gander crash, which is now under judicial review. . . but at first glance, when I look at the board you are now proposing, what I see in essence is a single director for each mode of transportation. I see a chairman who has exclusive powers to run the board, to hire and fire investigators, and so on, but I see a single director for each of the modes that are covered, the four modes, rail, air, marine, and pipelines, and a quick reaction is that while it is always unpleasant, to say the least, to see a board that is split, or a hung jury, if you want, it is equally unpleasant to see a jury of one presiding over any particular major question; and what you are giving us in this board, it seems to me, is a jury of one. Whether it is rail, whether it is marine, whether it is air, or whether it is pipelines, you have essentially one director who takes unto himself or herself responsibility for that area. Frankly, what I see is a kind of octopus, with a chairman at the centre who is, I should not say uninterested in what the arms are doing, but certainly allowing the arms to act entirely independently. You can be sure, Madam Minister, with that structure you will never have any dissenting voices or anybody disagreeing with reports. But I do not know that in the very real sense of public safety it makes for a formula that gives us the best possible judgment on any particular question or accident investigation. What would your response be to that?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, yes, we have directors of investigation who are responsible for overseeing the investigation.

Mr. Tobin: Board members.

[Translation]

pas si c'est possible ou pas. Cela dépend de vous et des travaux du Comité. Certains délais seront peut-être courts, et vos réunions devront peut-être durer plus longtemps, mais si ce projet de loi pouvait être proclamé d'ici la fin du mois de juin, ce serait une bonne chose.

M. Tobin: Vous constaterez, madame, que je n'ai pas tiqué lorsque vous avez dit cela, mais le visage de votre secrétaire parlementaire arbore un large sourire.

Le président: Il sourit tout le temps; il ne faut y voir aucun signe.

M. Tobin: Il est déjà passé par là.

Comme je l'ai dit, madame la ministre, j'ai parcouru ce projet de loi et je crois que certains d'entre nous, dans l'opposition, estiment qu'il s'inspire beaucoup du National Transport Safety Board américain. Dans de nombreux cas, nous nous posons très franchement des questions, nous ne sommes pas encore arrivés à une conclusion, nous n'avons pas d'idée préconçue. Mais dans un domaine. . . en regardant ce projet de loi, je constate, d'une part, qu'actuellement, par exemple, il existe des divergences d'opinion entre les neuf membres du Bureau canadien de sécurité aérienne puisque quatre d'entre eux s'opposent aux conclusions de la vaste enquête sur l'écrasement de Gander, qui est actuellement devant les tribunaux. . . mais à première vue, dans le bureau que vous proposez, chaque mode de transport sera chapoté par un seul directeur. Le président peut gérer à sa guise le bureau, embaucher et licencier les enquêteurs, et ainsi de suite, mais chaque mode de transport, que ce soit les chemins de fer, l'aviation, la marine ou les pipelines, sera chapoté par un seul directeur. À première vue, même s'il est toujours désagréable—et c'est le moins qu'on puisse dire—de constater qu'il y a des divergences d'opinion au sein d'un bureau, il est tout aussi désagréable de constater qu'une seule personne présidera aux destinées d'un gros secteur; or c'est ce que vous faites, en créant ce bureau. Que ce soit les chemins de fer, la marine, l'aviation ou les pipelines, un seul directeur sera chargé de chaque secteur. Je pourrais faire une analogie avec une pieuvre, le président étant au centre, et je n'irais pas jusqu'à dire qu'il ne s'intéresse pas à ce que les tentacules font, mais il est incontestable qu'il permet à ces tentacules d'agir à leur guise. Madame la ministre, vous pouvez être sûre qu'ainsi il n'y aura jamais de dissension ni de désaccord sur quoi que ce soit. Mais je ne sais pas si, du point de vue de la sécurité du public, cette formule nous permet de juger au mieux d'une question donnée ou d'une enquête sur un accident. Qu'en pensez-vous?

Mme Martin: Effectivement, monsieur le président, des directeurs d'enquête sont chargés d'instruire les dossiers.

M. Tobin: Les membres du bureau.

[Texte]

Mrs. Martin: But in the board members you have a board as a group who set the policies, set the conduct of how the investigation should go on, and do the final ruling on the information that comes forward. That is a joint board of five members. It is not just the director of investigation on that board, it is the board as a whole. They have full powers to act as a whole. They also have the jurisdiction, the responsibility, to ask the investigators to go back and get further information if they are not satisfied with it. So they have power over that director of investigation.

Mr. Tobin: But you do acknowledge that essentially a director, a board member, with a certain area of expertise will be focused on a particular mode. Of course they will all meet as a group, and of course they will discuss the work of each other's area of interest. But it comes down to a board. It is written right in the bill where essentially you have a board member for air, a board member for rail, a board member for pipelines, a board member for marine. So you have a single individual who is primarily—not exclusively—focused on a single mode.

When you couple that with the fact that the chairman has the exclusive power to hire and fire directors of investigation, the minister will have the right to have an observer at all investigations, and finally the minister has the absolute right to see all draft reports of investigations and to comment on those draft reports, either the Minister of Transport or any other affected minister of the department, it seems to me we have a formula here for ensuring that the public will no longer need to be worried about dissent in accident investigation, but they ought to be worried about whether or not accidents have been investigated with a critical mind, with a critical eye, and with more than one point of view being brought to bear on that investigation. Is that not somewhat a legitimate concern?

• 1015

Mrs. Martin: I can see your point, but basically if you look at the bill the committee is a collective body of knowledge, and it is not intended that one committee member direct all of the investigation in that particular mode. The board must act collectively. The knowledge must be there, and it is right in the bill that they must be chosen with background information. You have a director of investigation for each of the modes, but the board acts collectively on the results of that investigation.

Mr. Tobin: Madam Minister, a Cabinet or a caucus is a collective body of knowledge, but we cannot find anybody who takes responsibility for wanting to de-index senior citizens' pensions. But somebody did it and collectively we swallowed it.

In our Liberal caucus we are a collective body of knowledge, but from time to time we put forward policies that afterwards we cannot find anybody who espoused it

[Traduction]

Mme Martin: Oui, mais le bureau est chargé d'établir les grandes orientations, la façon dont l'enquête sera instruite et de tirer les conclusions des renseignements apportés. Le bureau regroupe cinq membres. Il n'est pas composé simplement du directeur d'enquête, mais de tous les membres. Ils agissent ensemble, ils ont plein pouvoir pour le faire. Ils peuvent aussi demander aux enquêteurs de leur donner un complément d'information si les renseignements donnés ne les satisfont pas. Ils ont donc un certain pouvoir sur le directeur d'enquête.

M. Tobin: Mais vous reconnaissez tout de même qu'un directeur, un membre du bureau, confirmé dans son domaine, sera chargé d'un mode de transport. Bien sûr, ils se réuniront et discuteront du travail de chacun d'entre eux. Mais c'est un bureau. Le projet de loi dit clairement qu'un membre du bureau sera responsable de l'aviation, un autre des chemins de fer, un autre des pipelines et un autre de la marine. Ainsi, une seule personne sera chargée avant tout, mais pas exclusivement, d'un mode de transport.

Lorsque vous associez à cela le fait que le président a le droit exclusif d'embaucher et de licencier les directeurs d'enquête, que le ministre, le ministre des Transports ou tout autre ministre concerné, pourra envoyer un observateur à toute enquête menée et qu'il est autorisé à voir tous les projets de rapport d'enquête et à faire des observations, soit le ministre des Transports ou soit tout autre ministre en cause, il me semble que, si cette formule est adoptée, le public n'aura plus besoin de s'inquiéter des divergences d'opinion lors d'enquêtes sur des accidents, mais qu'il devrait se demander si les enquêtes effectuées l'ont été avec un esprit critique, un oeil critique, et si elles n'ont pas bénéficié d'un seul point de vue. N'est-ce pas là une préoccupation légitime?

Mme Martin: Je vois où vous voulez en venir, mais par rapport au projet de loi, le Comité est collectivement au courant du domaine, et il n'est pas prévu qu'un seul membre de ce groupe dirige toute l'enquête dans un moyen de transport en particulier. Le bureau doit agir collectivement. Il doit disposer des connaissances, et le projet de loi précise que ses membres doivent être choisis en fonction de leurs antécédents. Chacun des moyens de transport aura son directeur d'enquête, mais le bureau agit collectivement lorsqu'il s'agit de mettre en oeuvre les résultats de l'enquête.

M. Tobin: Madame la ministre, un cabinet ou un caucus peut collectivement être au courant d'un dossier, mais il est impossible de trouver quelqu'un qui veuille assumer la responsabilité de la désindexation des pensions des retraités. Or, quelqu'un a bel et bien pris cette mesure, et nous avons dû avaler cette couleuvre.

Au caucus libéral, nous sommes collectivement au courant de questions, mais de temps à autre, nous proposons des orientations qu'ultérieurement, personne

[Text]

originally. So the reality is that while we talk about a collective body of knowledge in the perfect world, while it is a great theory, the reality is, as we both know, that given that you have a multi-modal board with a wide range of responsibilities—in fact, an incredible range of responsibilities—there is no way each of those five people will become experts in each of the four modes. They are going to concentrate primarily on their own area of expertise.

They are appointed on the basis of having an area of expertise, and they are going to carry the ball. Again, would you not be prepared to at least consider—I do not ask for a straight yes or no answer today—the possibility that all members of this transport committee, in a non-partisan way, may come back to you at some point and say, look, we would like to see something more akin to what was recommended by Justice Deschênes, for example, that there be a number of members in each particular mode? Would you not be open to that kind of recommendation if we could put a good case to you?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, first of all, I am sure that within this board, as it is within the Liberal caucus, the best ideas come to the top and are agreed to by all members who then come forward with it.

As far as being open to amendments, certainly we are open. The structure of the board was put together based upon consultation with many groups. In fact, I think it was Sopinka who suggested a five-man board with one in each particular mode. The board will have collective responsibilities. The expertise will be within the investigation and directive field, and as a board they must collectively rule on the investigation that comes up.

Certainly, as you examine witnesses before you and collectively come up with a recommendation to make changes, we would be more than happy to look at those suggestions.

The Chairman: It is perfect timing on the first phase because of the answer to that interesting question by Mr. Tobin.

Mr. Angus: Let me join with my colleagues in welcoming the minister to this very important committee of the House of Commons. I am amazed that after having been on the committee for five years I am now seen as a senior member. How time flies around here.

Mr. Tobin: Just imagine how Les feels.

Mr. Angus: That is right. He owns the committee.

The Chairman: No, he does not.

Mr. Angus: We also work very well together as a group.

A couple of questions, Madam Minister. Let me deviate first though from the bill itself, because I think it is important that we have an understanding of what is

[Translation]

ne veut admettre avoir appuyées. En conséquence, même s'il est bien louable de parler d'une compétence collective dans un monde idéal, dans les faits, vous et moi savons que, dans un bureau qui exercera des responsabilités très étendues, et même extrêmement étendues, et qui sera chargé de la surveillance de tous les moyens de transport, il est impossible que chacun de ces cinq membres devienne une autorité en tout. Chacun va se concentrer avant tout sur le domaine qu'il connaît davantage.

Les membres du bureau sont de toute façon nommés en fonction de leurs connaissances spécialisées, et ils devront assumer une telle responsabilité. Encore une fois, je ne vous demande pas de me répondre de façon catégorique aujourd'hui, mais êtes-vous disposée à permettre que le Comité, animé d'un esprit non partisan, vous recommande à un moment ou l'autre de vous conformer davantage aux recommandations du juge Deschênes, par exemple, c'est-à-dire qu'il y ait un nombre de membres donnés pour chaque moyen de transport? Êtes-vous disposée à entendre ce genre de recommandation si nous réussissons à bien étayer nos propositions?

Mme Martin: Monsieur le président, d'abord, je suis sûre que tout comme au caucus libéral, les idées les plus intéressantes proposées par le bureau émergeront et seront appuyées par tous les membres.

Pour ce qui est d'être disposés à accueillir des amendements, nous le sommes certainement. L'organigramme du bureau a d'ailleurs été conçu après consultation de bon nombre de groupes. Je crois même que c'est le juge Sopinka qui a proposé qu'il soit constitué de cinq membres, dont un spécialiste de chaque moyen de transport. Le bureau exercera des responsabilités collectives. Sa compétence portera sur les enquêtes et les directives, et il devra se prononcer collectivement sur une enquête donnée.

Cela dit, lorsque vous aurez entendu des témoignages et en aurez tiré des recommandations, nous serons tout à fait disposés à les examiner.

Le président: Cette réponse à l'intéressante question de M. Tobin tombe à point nommé au premier tour.

M. Angus: Permettez-moi de me joindre à mes collègues pour souhaiter la bienvenue à la ministre à ce très important Comité de la Chambre des communes. Je suis renversé par le fait qu'on me considère maintenant comme un ancien parce que j'y siége depuis cinq ans. Le temps passe vraiment très vite ici.

M. Tobin: Imaginez comment se sent Les.

M. Angus: C'est juste. Le Comité semble lui appartenir.

Le président: Non, ce n'est pas vrai.

M. Angus: Nous travaillons aussi très bien en groupe.

Madame la Ministre, j'aimerais maintenant vous poser quelques questions. Permettez-moi d'abord de m'écarter quelque peu du projet de loi, car j'estime important de

[Texte]

happening out there now. The government decided to carve off two accident investigation reviews. The Dryden crash is now under a justice. The Gander crash is now being reviewed to see if a review is needed. What about the rest of them? Is CASB still functioning? Is the board still operating, still in charge of investigating all occurrences and accidents in Canada on the aviation side?

Mrs. Martin: Yes, the board is still acting. It is in the middle of several studies right now and will continue to operate until such time as this bill becomes law.

Mr. Angus: Has the justice responsible for the Dryden crash seconded investigative staff from the board to assist him?

Mrs. Martin: I cannot answer that directly, but he certainly has the authority to do that if he finds it necessary. All of the expertise will be put at his disposal.

Mr. Angus: Let me turn to the bill before us, and I know you have listened carefully to the various contributions all of us made during second reading debate. I am sure a lot of the questions will not be a surprise to you in terms of what our thinking is, not just in terms of where we think it should be going but the questions we have.

I want to pursue Mr. Tobin's line for a moment, and that is in terms of the role of the board. It would appear that, in spite of the words you used, the board must act collectively. The language we have in the bill is still the language of the CASB, using terms such as "the chairman has exclusivity" or "the director of investigations has exclusivity". The big question Sopinka raised, that obviously the dissenting members of the board raised, about the role of the board itself still seems to be open.

I am wondering if you could tell the committee why, based on everything that has happened and the fact that you had additional time between the tabling of the bill in the previous Parliament and the tabling of Bill C-2 this time. . . You must have looked at it; you must have made a conscious decision that you were not prepared to change that kind of wording, that you still wanted a chairman with exclusive powers separate from the board as opposed to what Sopinka proposed, which was that the board operate collectively and authorize the chairman to have certain powers as opposed to the chairman having them

[Traduction]

comprendre ce qui se passe en ce moment. Le gouvernement a décidé de faire examiner deux accidents par des organismes extérieurs au ministère des Transports. Ainsi, par exemple, l'enquête relative à l'accident de Dryden s'effectue sous la direction d'un juge. Quant à l'écrasement de Gander, il fait présentement l'objet d'un réexamen afin qu'on établisse s'il est nécessaire de tenir une nouvelle enquête. Qu'en est-il des autres maintenant? Est-ce que le Bureau canadien de la sécurité aérienne fonctionne encore? Est-il encore chargé de faire enquête sur tous les accidents et incidents aériens qui se produisent au Canada?

Mme Martin: Oui, le Bureau fonctionne encore. Il est d'ailleurs en plein travail sur divers dossiers et continuera à fonctionner jusqu'au moment où le projet de loi entrera en vigueur.

M. Angus: Est-ce que le juge chargé de faire la lumière sur l'accident de Dryden a eu recours aux services des enquêteurs du Bureau pour l'aider à faire son travail?

Mme Martin: Je ne puis répondre à cela directement, mais il dispose certainement de l'autorité nécessaire pour le demander le cas échéant. Tous les spécialistes seront mis à sa disposition.

M. Angus: Passons maintenant au projet de loi à l'étude, et à ce sujet, nous n'ignorons pas que vous avez écouté attentivement nos interventions au cours de la deuxième lecture. Je suis donc sûr que bon nombre des questions que nous allons vous poser ne vous étonneront pas, ni par leur teneur, ni par l'orientation qu'elles sous-entendent.

J'aimerais d'abord poursuivre sur la lancée de M. Tobin, et parler des fonctions du bureau. En dépit de vos propos, il semble que le bureau doive agir collectivement. Or, le libellé du projet de loi est encore le même que celui utilisé au sujet du Bureau canadien de la sécurité aérienne, car on utilise encore des termes comme «le président a l'entière responsabilité» ou «le directeur des enquêtes a compétence exclusive». La très importante question soulevée par le juge Sopinka, et manifestement aussi par les membres dissidents du Bureau, au sujet des fonctions du Bureau lui-même, ne semble pas encore résolue.

• 1020

Compte tenu de ce qui s'est passé et du temps supplémentaire dont vous avez disposé entre le dépôt du projet de loi devant la législature précédente et la présentation du projet de loi C-2, pouvez-vous nous dire pourquoi les choses sont ainsi? Vous avez dû examiner la situation, décider de ne pas changer le libellé, de maintenir l'existence d'un président jouissant d'un pouvoir exclusif et distinct du bureau, contrairement à ce que le Juge Sopinka a proposé. En effet, ce dernier recommandait que le bureau agisse collectivement et autorise collectivement le président à disposer de certains

[Text]

within legislation as opposed to the board itself. Would you care to respond?

Mrs. Martin: As it is laid out in the bill, it does direct the board to make the policies, the by-laws, as to how the investigations will be conducted and the policies as to which investigations will be conducted, and the chairman must act within the powers and the by-laws and the policies of the board. So it is clarified more so than it is under the current act that we have under CASB, and it spells it out. Certainly, if there are some word changes you want to look at as a committee and as you talk to the witnesses on this, then by all means take a look at that.

Mr. Angus: Without prejudging what we are going to hear or what we as a committee are going to decide, if it came down to our making a fundamental change—that is, that we would shift that exclusivity from the chairman to the board—is the government opposed to that concept? Should we be able to provide the justification?

Mrs. Martin: I think that is something we will have to look at when we get to the clause-by-clause stage after you have had your investigations. Certainly the consultation was very wide both prior to drafting the first bill and since the first bill was circulated, and it was circulated to some 107 different groups for comments. We feel the structure we have now is the structure under which the board would operate very effectively.

Mr. Angus: I guess time will tell both in terms of the hearings and how we resolve it, how it works in practice.

Let me now shift to the area of the relationship between the Minister of Transport and the board itself. This bill provides the authority, as it does in CASB, for the minister to have a representative on site. It is my understanding that the Canadian Air Line Pilots' Association also has that privilege on an ongoing basis, and it is not a new thing. But tied in with that is the minister's ability to receive interim reports, to make comments on them prior to the issuance of those reports.

Now, that also is available to others. I myself had the opportunity to review a confidential interim report by the Aviation Safety Board on the Wawa triangle study. So I am not necessarily saying that is wrong, but a number of those things tied together, and the fact that the recommendations go to the minister and that the minister has 90 days in which to respond... But there is no requirement for the minister to do anything about the recommendations; it is totally up to that individual.

I am wondering whether we should be looking for a new mechanism to deal with that perceived conflict. I emphasize the word "perceived" because I do not think any of us have found any documentation to say that at this point there is a very clear conflict of interest. What if

[Translation]

pouvoirs, tandis que selon la loi, le président jouit de pouvoirs distincts de ceux du bureau. Pouvez-vous nous expliquer cela?

Mme Martin: Tel qu'il est précisé dans le projet de loi, le bureau est chargé d'adopter les grandes orientations politiques qui détermineront le genre d'enquête qu'on tiendra; il établira les règlements régissant la façon de mener l'enquête, et le président doit se conformer aux politiques et aux règlements du bureau. Le projet de loi est donc plus clair que la loi actuelle régissant le Bureau Canadien de la Sécurité Aérienne, il est plus précis. Cela dit, si vous envisagez d'apporter certaines modifications au libellé, sentez-vous libre d'étudier cela au cours de votre examen et des entretiens avec les témoins.

M. Angus: Sans vouloir déterminer d'avance ce que nous allons entendre ou décider comme comité, si toutefois nous proposons un changement fondamental, comme par exemple de passer le pouvoir exclusif du président au bureau, le gouvernement s'y opposerait-il? Faudrait-il que nous justifiions une telle demande?

Mme Martin: Il faudra envisager cela lorsque nous serons à l'étude article par article, c'est-à-dire une fois que vous aurez terminé votre étude. Je précise cependant que l'on a tenu de très vastes consultations avant de rédiger le premier projet de loi, et depuis lors, ce texte a été distribué à 107 groupes différents pour consultation. Nous estimons que l'organigramme que nous avons conçu permettra au bureau de fonctionner très efficacement.

M. Angus: Le temps nous le dira; les audiences nous éclairerons, nous travaillerons la question et nous verrons s'il fonctionne de façon satisfaisante.

Passons maintenant aux rapports entre le ministre des Transports et le bureau. Comme c'est le cas pour la loi qui régit le Bureau Canadien de la sécurité aérienne, le projet de loi prévoit que le ministre est représenté par quelqu'un sur le terrain. Je crois savoir que l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes jouit du même privilège de façon permanente, et que cela remonte à il y a longtemps. Outre cela cependant, le ministre a le droit de recevoir des rapports provisoires et de faire des remarques sur leur contenu avant leur publication.

Ce pouvoir est également attribué à d'autres. J'ai moi-même eu l'occasion d'examiner un rapport provisoire confidentiel soumis par le Bureau Canadien de la sécurité aérienne au sujet de l'étude du triangle de Wawa. Cette chose ne me paraît pas en soi répréhensible, mais un certain nombre de ces facteurs sont liés entre eux; le fait que la recommandation est soumise au ministre et que ce dernier dispose de 90 jours pour y répondre... Toutefois, le ministre n'est pas obligé de donner suite aux recommandations; cela dépend uniquement de ses préférences personnelles.

Je me demande donc si nous ne devrions pas envisager un mécanisme nouveau pour résoudre ce qu'on perçoit comme un conflit. J'insiste bien sur les termes «qu'on perçoit», car je crois qu'aucun d'entre nous n'a découvert la moindre indication d'un conflit d'intérêts caractérisé,

[Texte]

we were to take it out of the hands of the minister, not necessarily eliminating the right of the minister to review transport-related reports—I think there is a certain logic in that, given that he is the chief regulator—but what if the board were to report to Parliament rather than through the minister of Transport, again lengthening that arm's-length relationship? Do you feel that would allow the board to be seen to operate more independently of the Minister of Transport and to reduce that perceived conflict of interest?

• 1025

Mrs. Martin: Mr. Chairman, as you mentioned, it is a perception of not having had an arm's-length relationship with the minister. Certainly under the CASB the Minister of Transport has a representative who has a more active role than under TAIB. The minister can now only have an observer, not a representative, so that removes the department.

Mr. Angus: Can you indicate what the real difference is?

Mrs. Martin: The observer is there to observe, to take the information and apply it within transport as far as the safety angle is concerned, but he is not an active member of the investigation per se. It is strictly an observer status.

Mr. Angus: Was the representative actually participating in the investigation?

Mrs. Martin: My understanding is that they had a more active role than the observer would have.

Ms Barb Butler (Senior Director, Strategic Policy Development, Ministry of Transport): To the best of my knowledge, the minister's observer status is now the same as that of any other observer the board might invite to be at the site of the accident.

Mr. Angus: But that could be a broad-based invitation. For example, CALPA would be welcome if any of their members were involved. It is not an accident-specific invitation.

Ms Butler: The board has the ability to set that kind of policies.

Mrs. Martin: That would be up to the members of the board.

Mr. Angus: In terms of the board itself, you folks are the ones who appointed most of the existing members of the CASB, and obviously you did not anticipate the kind of split that would occur. How do you propose to select the five members of this proposed board? In the legislation you are saying that there should be one with

[Traduction]

sans nécessairement retirer au ministre le droit de réexaminer des rapports liés aux questions de transport, car après tout c'est assez logique puisque ce dernier règlemente au premier chef ce qui se passe dans ce domaine, ne serait-il pas possible de faire en sorte que le bureau soit responsable devant le Parlement plutôt que devant le ministre des Transports, ce qui lui donnerait encore plus d'indépendance? Est-ce qu'on ne percevrait pas le bureau comme plus indépendant du ministère des Transports dans son fonctionnement? Est-ce qu'on ne réduirait pas ainsi les risques d'apparence de conflit d'intérêts?

Mme Martin: Monsieur le président, ainsi que vous l'avez mentionné, selon la perception des gens, il n'y avait pas d'indépendance par rapport au ministre. Il ne fait aucun doute qu'en vertu de la loi actuelle, le ministre des Transports dispose de représentants beaucoup plus actifs auprès du Bureau de la sécurité aérienne que ne le sera celui qui sera en place une fois que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport aura été créé. Le ministre pourra alors disposer d'un observateur mais non d'un représentant, ce qui éloigne donc le ministère.

M. Angus: Pouvez-vous nous dire en quoi cette situation sera vraiment différente?

Mme Martin: L'observateur sera sur les lieux pour observer, pour rapporter des renseignements et les utiliser à des fins de transport sous l'angle de la sécurité, mais il ne fait pas partie de l'équipe d'enquête en soi, il est sur place strictement comme observateur.

M. Angus: Est-ce qu'en vertu de la loi actuelle le représentant participe vraiment à l'enquête?

Mme Martin: Je crois savoir qu'il est beaucoup plus actif que l'observateur ne le sera.

Mme Barb Butler (directrice supérieure, Développement des politiques stratégiques, ministère des Transports): À ma connaissance, dorénavant, le statut d'observateur du ministre sera en tout point semblable à celui de tout autre observateur que le Bureau voudra inviter sur les lieux de l'accident.

M. Angus: L'invitation pourrait être lancée à bien du monde, cependant. Ainsi par exemple, si un des membres de l'Association canadienne des pilotes de ligne est lié à l'accident, cet organisme sera invité. L'invitation ne dépend pas uniquement du fait qu'il y a eu un accident.

Mme Butler: C'est au Bureau qu'il revient d'établir une politique en ce sens.

Mme Martin: C'est aux membres du Bureau qu'il reviendra de le faire.

M. Angus: Pour ce qui est du Bureau, c'est votre gouvernement qui a nommé les membres actuels du Bureau de la sécurité aérienne, et vous n'avez manifestement pas prévu le genre de divergence à laquelle on a assisté. J'aimerais donc savoir comment vous allez procéder pour choisir les cinq membres du nouveau

[Text]

knowledge on rail and pipeline, one with knowledge on aviation, and one with knowledge on marine. Can you indicate to the committee the process you are going to use? Is there a role for this committee or for the public to assist in any way in the selection, or at least in the nomination of those individuals?

The Chairman: We have a role under the rules, Mr. Angus.

Mr. Angus: That is after the fact, though, Mr. Chairman.

The Chairman: You can ask the minister the question. I am sure she can answer it, obviously. Do you expect the real answer?

Mr. Angus: Anything is possible in this world.

The Chairman: I hope the committee does start to use its power of oversight and review of appointments made, and that would be this type of appointment. But obviously the way the name gets before the Cabinet and how it gets before us. . .

Mr. Angus: Maybe we are going to be innovative.

The Chairman: You are not naive, Mr. Angus.

Mr. Angus: Always hopeful.

Mrs. Martin: Mr. Chairman, we have identified within the bill the qualifications that are required. There must be expertise in the people who are appointed in the various modes. We will be looking for recommendations as to who those people shall be. They will certainly be very well screened as to their ability, and the appointments will be made with the best judgment possible as to the competency of the people on the board.

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Madame la ministre, vous disiez tout à l'heure que vous exerciez de nouvelles fonctions au ministère des Transports. Je dois vous dire qu'il y a également plusieurs membres de ce Comité qui en sont à leur toute première expérience. Cela ne veut pas nécessairement dire que nos questions n'ont pas été bien préparées. Au contraire, je pense que les nouveaux membres en particulier ont eu largement l'occasion d'étudier le projet de loi que vous avez présenté.

Je voudrais poursuivre sur la question de la qualification des membres du Bureau. C'est une grande préoccupation. Étant donné le mandat beaucoup plus large confié au Bureau maintenant et la grande variété des types d'accidents qui seront étudiés, plusieurs membres du Comité des transports sont préoccupés. Il nous semble que c'est une façon tant positive qu'innovatrice de voir l'ensemble des accidents qui peuvent survenir dans le domaine des transports.

La ministre peut-elle nous dire combien de temps prendra le choix très précis et très sélectif du personnel et des membres du Bureau? Combien de temps vous donnez-

[Translation]

bureau. Dans le projet de loi, vous précisez qu'un d'entre eux devrait s'y connaître en matière de chemins de fer et de pipelines, un autre dans le domaine de l'aviation, et un troisième en matière de transport maritime. Pouvez-vous nous dire comment vous allez procéder pour choisir ces membres? Est-ce qu'on prévoit s'adresser au Comité ou au public pour effectuer ce choix, ou au moins pour proposer la candidature de certaines personnes?

Le président: Monsieur Angus, les règlements prévoient que nous avons un rôle à jouer à cet égard.

M. Angus: Cependant, selon ces mêmes règlements, nous n'intervenons qu'après coup.

Le président: Vous pourrez interroger la ministre là-dessus. Je suis sûr qu'elle peut y répondre. Est-ce que vous attendez une réponse exacte?

M. Angus: Tout est possible dans ce monde.

Le président: J'espère que le Comité utilisera son droit de regard pour réexaminer les nominations à ce genre de poste. Quant à savoir comment tel nom est soumis au cabinet et devant nous, c'est manifestement difficile. . .

M. Angus: Il faudra peut-être que nous innovions ici.

Le président: Vous n'êtes pas naïf, monsieur Angus.

M. Angus: J'espère toujours.

Mme Martin: Monsieur le président, le projet de loi précise quelles sont les qualités souhaitables des candidats. Ils doivent avoir des connaissances spécialisées des divers moyens de transport. Nous allons donc accepter des recommandations de candidature. Les candidats vont certainement faire l'objet d'une sélection très exigeante, et leur nomination se fera une fois qu'on aura été convaincu de leur compétence.

Mr. Denis Pronovost (member for Saint-Maurice): Madam Minister, you said earlier that you were playing a new role as Minister for Transport. Well, I must tell you, that there are also many new members in this committee, who are here for the very first time. However, that doesn't necessarily mean that our questions have not been well prepared. On the contrary, I think that the new members, in particular, have had every opportunity to study the bill you presented.

I would like to come back to the qualifications of the board members, which are of great concern to us. Given the much wider mandate given to the new board, and the great variety of accidents that will be investigated, many members of the transport committee are concerned. However, we think this new initiative is a positive and innovative way of encompassing all the accidents that can occur in the transportation field.

Can the minister tell us how long this very precise and very selective process of choosing members for the board will go on? Once this process is completed, how soon do

[Texte]

vous, une fois que le processus sera complété, pour nous faire part des nominations que vous ferez et du type d'enquêteurs que vous embaucherez?

[Traduction]

you expect to be able to announce your appointments and the investigators chosen?

• 1030

Mrs. Martin: Certainly time is very important and, as I mentioned earlier, if it is possible to see the bill by the end of June, by the time we go through the gazetting procedures and so forth we are probably looking at six months beyond that before we can get into it. During that six months there will be a very intensive investigation into the possible candidates for the role, and I am hoping we will get some good recommendations from those within the field who will be able to come forward with very knowledgeable people. But we are going to look at them very carefully to make sure they have the qualifications to fit the role.

M. Pronovost: Je voudrais également interroger la ministre sur le partage des juridictions avec les provinces. Évidemment, il existe dans la plupart des provinces du pays des bureaux d'enquête pour certains types d'accidents.

Étant donné que le mandat de la Commission est maintenant beaucoup plus large, on peut se poser un certain nombre de questions. Par exemple, lorsque surviendra un accident entre un autobus scolaire et un train de VIA Rail, du Canadien National ou du Canadien Pacifique, de quelle façon les changements proposés dans le projet de loi s'appliqueront-ils? Est-ce que les provinces vont être consultées en cette matière afin d'éviter les doubles enquêtes comme il y en a souvent eu dans le cas d'accidents de ce genre? Pensez-vous qu'il est possible d'éviter ces doubles enquêtes, étant donné que ce sont les fonds publics qui servent à payer de telles enquêtes?

Mrs. Martin: Certainly you raise a very important point. Duplication and cost of investigation require co-operation between the federal body and the provincial body. The bill does provide for the board to enter into agreements with other parties that are necessary within the investigation, and certainly the province would play a big role in the type of accident you explained where it is both a road responsibility, which is within the province, and then the train activity, which is within the jurisdiction of the federal body. Certainly the procedures are there to enter into working agreements with the provinces when it comes to investigations.

M. Pronovost: Le mandat du Bureau semble très large dans certains champs d'activités. La ministre entend-elle faire connaître publiquement, un peu plus tard, les types très précis d'enquêtes qui seront possibles? Par exemple, dans ma région, il y a de nombreux lacs où séjournent régulièrement de nombreuses embarcations de plaisance, des bateaux de luxe notamment, et il arrive malheureusement que des accidents d'ordre maritime se produisent.

Compte tenu du fait que dans notre pays il y a énormément d'embarcations de plaisance, d'embarcations

Mme Martin: Je reconnais certainement l'importance du délai, et comme je l'ai dit tout à l'heure, si on peut faire adopter le projet de loi d'ici la fin juin, le temps de faire la publication dans la *Gazette* etc., il faudra encore six mois, probablement. Pendant cette période nous allons entreprendre une recherche intensive des meilleurs candidats et j'espère que les personnes qui travaillent dans ce domaine pourront nous faire quelques bonnes recommandations. Nous allons évidemment voir ça de près pour nous assurer que les candidats ont les compétences nécessaires pour faire ce travail.

Mr. Pronovost: I'd also like to question the minister on the sharing of jurisdiction with the provinces. Most provinces do of course have investigation boards for certain types of accidents.

The significant widening of the board's mandate gives rise to a number of questions. For example, in the case of an accident between a school bus and a VIA Rail, Canadian National or Canadian Pacific train, what would be the impact of the changes proposed in the bill? Will provinces be consulted on this so that we avoid having two investigations as often happens in accidents of this type? In your opinion, can this type of duplication be avoided, since public funds are used to pay for such inquiries?

Mme Martin: Vous soulevez un point important. Le double emploi et la question des coûts des enquêtes exigent une concertation entre l'organisme fédéral et celui de la province. Le projet de loi prévoit la possibilité d'ententes entre le Bureau et d'autres parties à l'enquête, comme ce serait certainement le cas dans le genre d'accidents que vous avez décrits où la province a une responsabilité en matière de voirie tandis que les chemins de fer relèvent du gouvernement fédéral. Il existe certes des procédures permettant la collaboration avec les provinces en matière d'enquête.

Mr. Pronovost: The board would appear to have a very wide mandate in certain areas. Does the minister intend to announce at a later date the precise types of investigations which will be possible? For instance, in my region, there are many lakes where large numbers of pleasure craft are used, including very expensive ones, and unfortunately, boating accidents do occur.

In view of the great many pleasure craft and luxury boats used on our lakes and rivers and the federal

[Text]

de luxe sur les lacs et sur les rivières, et compte tenu de la responsabilité du gouvernement fédéral au plan des voies navigables, est-ce que le Bureau aura le pouvoir et les moyens d'étudier ce genre d'accidents, ou le Bureau va-t-il voir à faire en sorte que ce type d'accidents relève des provinces? C'est une question très importante à mon point de vue, étant donné le rôle très large qu'on donne au Bureau que l'on veut créer. À mon avis, il s'agit d'une préoccupation qui va revenir très souvent dans l'actualité au cours des prochaines semaines. J'aimerais que la ministre se penche sur cette question.

Mrs. Martin: I share the member's concern, because my whole riding is on Lake Ontario so we have a lot of pleasure craft. In fact, some of our problems lately have been windsurfers who get too far out and get stuck. We are ending up calling in the Coast Guard to get them back into shore. So the more we get into pleasure boating and pleasure activities, certainly it raises a concern.

The bill is written so the board has the ability and the responsibility to set the policies as to the types of accidents they will investigate and the way those investigations should take place. certainly it is within their purview to look at that type of accident if they so decide, but it is not within the bill for us to direct what they can do and what they cannot do.

• 1035

M. Pronovost: Ma dernière question porte sur les recommandations que le Comité aura à faire un jour. Il est souvent très frustrant pour le simple citoyen de constater que des recommandations émanant de bureaux du gouvernement, à tous les paliers de l'administration, demeurent malheureusement sans effet pour toutes sortes de raisons.

Par exemple, de quelle façon la ministre sera-t-elle en mesure de signaler à l'entreprise privée ou à l'industrie en général que certaines recommandations qui ont été faites méritent d'être appliquées? D'après ce qu'on peut constater jusqu'à maintenant, le Bureau ne semble pas avoir le pouvoir d'imposer ses recommandations à certaines entreprises qui, par exemple, auraient enfreint des réglementations.

La ministre ne considère-t-elle pas qu'il faut accroître les pouvoirs futurs du Bureau afin que ses recommandations puissent avoir force de loi et qu'il puisse imposer, sur le plan de la sécurité, des changements qui s'avèrent tout à fait essentiels à la réalisation des objectifs globaux de ce Comité?

Mrs. Martin: The prime role for safety in transportation lies with the Minister of Transport. He has the full responsibility for making sure safety is enacted within the country. The recommendations that come from this board as to the changes that are required, the recommendations that are necessary... if it involves private industry, then it will be up to the Minister of

[Translation]

government's responsibility for navigable waterways, will the board have the power and the means to investigate this type of accident, or does the board intend to turn over the responsibility to the provinces? From my standpoint it is a very important question in view of the extensive role envisaged for the new board. I believe that this will become an increasingly topical concern in the coming weeks and I would like the minister to give some thought to this matter.

Mme Martin: Je partage votre préoccupation car ma circonscription se trouve entièrement sur le lac Ontario où nous avons beaucoup de bateaux de plaisance. En fait, récemment nous avons eu des difficultés à cause des véliplanchistes qui prennent le large et qui ne peuvent plus revenir. Nous finissons par faire venir la garde côtière pour les ramener. Donc plus il y a d'embarcations de plaisance, plus il y a de risques.

Le projet de loi est rédigé de façon à permettre au Bureau d'établir ses propres critères concernant le genre d'accident sur lequel il fera enquête et les modalités de cette enquête. Il peut donc certainement se pencher sur ce type d'accident s'il le veut, mais la loi ne prévoit pas de directives de notre part concernant ce qu'il peut faire et ce qu'il ne peut pas faire.

Mr. Pronovost: My last question concerns the recommendations to be made by the committee. It is frustrating for the citizen to realize that recommendations from official bodies at all levels often remain without effect, for whatever reason.

In this connection, how will the minister be able to make known to private business or industry in general that certain recommendations deserve to be implemented? From what we've seen so far, the board does not seem to be empowered to impose its recommendations on companies that may have infringed regulations, for example.

Is the minister not of the opinion that the future powers of the board should be increased so that its recommendations can be enforced and so that it can impose changes which, particularly from the security point of view, are essential in meeting the overall objectives of this committee?

Mme Martin: La responsabilité principale en matière de sécurité des transports relève de la ministre des Transports. Elle est chargée de faire en sorte que les mesures de sécurité soient respectées au Canada. Quant aux recommandations faites par le Bureau et les changements préconisés... si elles concernent l'entreprise privée, il incombera à la ministre des Transports de

[Texte]

Transport to follow through on those recommendations and ensure that action takes place.

M. Guy St-Julien (député d'Abitibi): Cela me fait plaisir de vous rencontrer, madame. Je vous félicite pour votre nomination.

Parmi les nouveaux membres du Bureau, est-ce qu'on va retrouver des femmes?

Mrs. Martin: I have no doubt that as we look around this country we will be able to find women who have the abilities to serve on this particular board, and certainly if the abilities are there they will be considered. The board has the option to hire additional staff to assist, and I am sure as they look for the staff they will find qualified women.

M. St-Julien: Est-ce que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport pourra enquêter sur des accidents ferroviaires à l'intérieur d'une cour de triage, c'est-à-dire sur les terrains d'une société d'État? Dans le passé, dans notre circonscription, à Senneterre, il est arrivé des accidents à l'intérieur d'une cour de triage, et notre société d'État, le Canadien National, nous disait seulement un mois après l'accident que deux wagons s'étaient frappés, qu'il y avait eu un déversement d'huile complet dans la cour de triage. Est-ce que le Bureau d'enquête va enquêter sur les terrains d'une société d'État?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, it is a very interesting question the member raises. Certainly the bill itself does not specify. It says if it is rolling stock, and it is in movement that it can be investigated. Again, that is one of the policy areas the board has the ability to make the decision on. If they decide it is a transport occurrence that has an effect on safety, then they have within their jurisdiction the ability to call an investigation of that particular type of accident.

M. St-Julien: Mais si on apprend l'accident seulement un mois après le fait, c'est vraiment grave. Il va falloir ordonner à notre société d'État, le CN, de rapporter ces accidents directement au Bureau d'enquête le jour même et non un mois plus tard.

Mrs. Martin: Certainly the reporting requirements will be set by the board, and if they decide this is necessary it will be done. I think a good example is that under CASB the number of reported occurrences has risen dramatically since CASB has been in place. That is because the people within the air traffic areas know the occurrences must be reported and the reason they have gone up is the requirement for that. I think you will find the same thing would happen here if the board sets the requirements for reporting.

Mr. Dionne: Welcome, Madam Minister; and my congratulations on your appointment.

[Traduction]

donner suite aux recommandations et s'assurer que les mesures soit prises.

Mr. Guy St-Julien (Abitibi): I am happy to have the opportunity to meet you, Mrs. Martin. I want to congratulate you on your appointment.

I'd like to know whether the new members of the board will include any women?

Mme Martin: Je suis persuadée qu'en cherchant des candidats nous pourrions trouver des femmes ayant les qualités nécessaires pour servir comme commissaires; dans la mesure où elles rempliront les conditions, elles seront considérées. Le Bureau a aussi la possibilité d'engager du personnel supplémentaire pour l'aider dans son travail et je suis sûre qu'il trouvera des femmes qualifiées.

Mr. St-Julien: Will the Transportation Accident Investigation Board be able to investigate rail accidents occurring in a marshalling yard, that is, on the property of a Crown corporation? Accidents have occurred in our riding in Senneterre within the marshalling yard, and our Crown corporation, Canadian National, informed us only a month after the accident that there had been a collision of two cars, spilling oil all over the marshalling yard. Will the Investigation Board be looking into accidents on the property of Crown corporations?

Mme Martin: Monsieur le président, la question est très intéressante. Le projet de loi lui-même ne donne pas de précisions à ce sujet. S'il s'agit d'un accident impliquant le matériel roulant en mouvement, il peut y avoir enquête. Encore une fois, c'est un domaine où le Bureau a un certain pouvoir discrétionnaire. S'il décide que c'est un accident de transport ayant une incidence sur la sécurité, il a le pouvoir de décider de faire enquête.

Mr. St-Julien: But if the accident is reported only a month after its occurrence, then this is a serious matter. We shall have to order our Crown corporation, CN, to report such accidents directly to TAIB on the day they occur rather than a month later.

Mme Martin: Les exigences en matière de rapport seront établies par le Bureau et s'il estime que la chose est nécessaire, elle sera faite. À ce propos, il faut signaler que depuis que le BCSA existe, il y a eu une hausse remarquable du nombre d'incidents signalés. C'est parce que les responsables du contrôle du trafic aérien savent maintenant qu'ils sont tenus de faire rapport de ces incidents. Je pense que vous constateriez le même phénomène si le Bureau établissait des exigences en matière de rapport.

M. Dionne: Je vous souhaite la bienvenue, madame la ministre, et je vous félicite de votre nomination.

[Text]

[Translation]

• 1040

With regard to the director of investigations, it is my understanding, as I have read the bill at least, that the director of investigations reports to the chairman of the board, but the chairman of the board cannot give directions to the director of investigations. Is that correct?

Mrs. Martin: Under the board's mandate to set the policy as to how investigations will be conducted, there is a direction in that way through the policies they set on what should be done. So in that way they can direct to some degree the direction of the investigation.

Mr. Dionne: To some degree. But what happens if the chairman of the board decides they want additional information from the director of investigations and the director of investigations says that he sees no point in pursuing that avenue?

Mrs. Martin: There is a clause within the bill that gives the board the authority to request further information as far as the investigation is concerned, and they have the right to implement that authority with the director and say that they want further information.

Mr. Dionne: Can you tell me in which clause that authority rests? The word, I believe, is "request", not "direct".

Mrs. Martin: You are right, the word is "request". But it does say that after a review—

An hon. member: Madam Minister, what clause are you on?

Mrs. Martin: I am sorry. Clause 8 on page 9.

Under paragraph 8.(d) it says that after the review the board:

may request the Directors of Investigations to conduct further investigation with respect to any aspect of the transportation occurrence;

Then on page 10 paragraph 10.(2)(a) says that the directors' authority under this subclause must be exercised in accordance with the policies of the board.

Then it goes on to say in paragraph 10.(2)(b):

the Directors shall report to the Board with respect to their investigations and shall conduct further investigation as the Board requests under paragraph 8.(d).

So it gives the board full authority to request them to do a further investigation, if they are unsatisfied with the report.

Mr. Dionne: Thank you. I will leave that as you have explained it, at least for the time being.

What role does the minister's observer have in the investigation?

Après avoir lu le projet de loi, je crois pouvoir dire que le directeur des enquêtes fait rapport au président du Bureau, mais que ce dernier ne peut donner de directives au directeur des enquêtes. C'est bien cela?

Mme Martin: Le mandat du Bureau prévoit qu'il établisse une politique sur la façon dont les enquêtes seront menées et, en conséquence, les politiques précisent ce qu'il faut faire. De cette façon, il peut donc diriger l'enquête dans une certaine mesure.

M. Dionne: Dans une certaine mesure. Que se passe-t-il cependant si le président du Bureau demande davantage de renseignements au directeur des enquêtes et que ce dernier répond qu'il n'en voit pas l'utilité?

Mme Martin: Une disposition du projet de loi permet au Bureau de demander davantage de renseignements relativement à l'enquête, et l'autorise à les obtenir du directeur des enquêtes.

M. Dionne: Pouvez-vous me dire de quelle disposition il s'agit? Je crois qu'on y utilise le terme «demander» et non «diriger».

Mme Martin: Vous avez raison, on utilise le terme «demander». Cependant, il est dit qu'après la révision. . .

Une voix: Madame la ministre, de quelle disposition s'agit-il?

Mme Martin: Excusez-moi. Il s'agit de l'article 8 à la page 9.

Au paragraphe d) de l'article 8, il est dit qu'après la révision, le Bureau peut:

demander ensuite à ceux-ci de poursuivre les enquêtes sur certains aspects des accidents en question;

Puis, à la page 10, au paragraphe (2) de l'article 10, il est dit que chacun des directeurs a compétence exclusive pour diriger les enquêtes. . . À ces fins, il est lié par les politiques établies et les demandes faites en application de l'article 8.

Puis, dans le même article, il est dit que:

Chacun des directeurs a compétence exclusive pour diriger les enquêtes. . . au nom du Bureau et lui faire rapport à cet égard; à ces fins, il est lié par les politiques établies et les demandes faites en application de l'article 8.

Le projet de loi autorise donc pleinement le Bureau à demander une enquête plus approfondie, s'il n'est pas satisfait du rapport présenté.

M. Dionne: Merci. Je vais me contenter de cela pour le moment.

Quel rôle l'observateur du ministre joue-t-il pendant l'enquête?

[Texte]

Mrs. Martin: The understanding I have is that the role is strictly what it is stated to be, and it is that of an observer. They can take the findings as they see them as an observer and use those to recommend changes within transport as to safety items.

As Jim was pointing out, under paragraph 23.(2)(a) the individual would be:

designated as an observer by the Minister of Transport in order to obtain timely information relevant to the responsibilities of that minister.

So it is gathering the information and bringing it back so that action can be taken on safety matters.

Mr. Dionne: Does the observer have any authority, other than simply to sit in on the meetings and observe?

Mrs. Martin: No.

Mr. Dionne: Thank you. I think I will call that off right now.

The Chairman: You saved yourself a minute there. We will remember that in the future.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Madam Minister, I suppose an underlying concern of everyone, including yourself, is the independence of the board; that it has to be completely independent without fear or favour either way.

• 1045

Let us say there is a mishap. From the time of the mishap until the investigation starts, and during the course of investigation, do you envisage the board receiving or asking for any comments or recommendations from interested parties as to what will be investigated and how it will be investigated? They could overlook something in terms of what the investigator is supposed to look into.

Mrs. Martin: Certainly the board has the responsibility and the authority to set the policies on how the investigation should be conducted. It also has the clause to go back for further investigation if it so requires. During that period they are going to be hearing from interested parties, and if they have set a policy and that interested party brings forth information they think should be acted on then they have the authority to do so. Certainly the observers will be there to be helpful toward the board.

The same thing with sending the draft report out before the recommendations are written. The draft report goes out, and the whole purpose of that is to gather information if necessary. If interested parties who read that draft report have problems with it, they have an opportunity then to come forward to the board.

Mr. Benjamin: That could be a year and a half later.

[Traduction]

Mme Martin: À ma connaissance, l'observateur est là strictement pour observer. Il peut tenir compte des conclusions de l'enquête pour recommander des modifications au sein des transports pour des raisons de sécurité.

Comme Jim l'a précisé, en vertu de l'alinéa a) du paragraphe (2) de l'article 23, un observateur est:

une personne désignée à cet effet par le ministre des Transports afin d'obtenir à temps les renseignements utiles à l'exercice des attributions de celui-ci.

L'observateur s'occupe donc de recueillir les renseignements et de les communiquer de sorte que des mesures puissent être prises en matière de sécurité.

M. Dionne: L'observateur jouit-il d'une autorité quelconque, peut-il faire autre chose que tout simplement assister aux réunions et observer?

Mme Martin: Non.

M. Dionne: Merci. Je crois que cela suffit pour le moment.

Le président: Il vous restait une minute de temps de parole. Nous nous en souviendrons.

M. Benjamin: Monsieur le président, Madame la ministre, l'une des choses que tout le monde souhaite, y compris vous-même, c'est l'indépendance du Bureau; il faut qu'il soit tout à fait indépendant sans craindre de représailles ou de favoritisme.

Supposons qu'il y ait un accident. Envisagez-vous, avant le début de l'enquête, et peut-être au cours de celle-ci, que le Bureau demande aux parties intéressées de transmettre leurs observations et recommandations sur la portée de l'enquête et la façon dont elle devrait se dérouler? On peut en effet imaginer que le Bureau passe à côté de certains éléments importants pour l'enquêteur.

Mme Martin: Le Bureau a effectivement la responsabilité et le pouvoir de décider la façon dont l'enquête sera conduite. Et si nécessaire il a également la possibilité de pousser l'enquête. Pendant toute cette période les parties intéressées seront entendues, et si elles apportent certains éléments d'information que le Bureau juge utiles d'utiliser, il pourra le faire. Il y aura en tout cas des observateurs qui pourront de leur côté se montrer utiles aux travaux du Bureau.

Cela s'applique également au projet de rapport qui sera transmis avant que les recommandations n'y figurent. L'idée est de rassembler le maximum d'informations. Les parties intéressées qui liraient le projet de rapport et qui ne seraient pas d'accord, auraient alors la possibilité de le signaler au Bureau.

M. Benjamin: Ce qui pourrait se produire un an et demi après l'accident.

[Text]

Mrs. Martin: Hopefully they will be able to move more quickly than that; but, yes, it could be.

Mr. Benjamin: In the area of independence again, this whole matter of observers, the minister, and other parties being able to receive draft reports ahead of time, it seems to me what you have then is a board and investigator teams who will have one or more people continually looking over their shoulder. It seems to me that detracts from at least a perception, if not in practice, of the whole matter of independence.

Mrs. Martin: The purpose of the draft report being issued is to give the interested parties the opportunity to review it to ensure that it is factual. The recommendations are not there, so they do not have at that time the ability to suggest any changes in recommendations because they are not in the report. The recommendations come only in the final report and are only seen by the interested parties when that final report is drafted and released. Therefore the independence is still there within the board, and the whole purpose of issuing the draft report is for openness, to make sure that the people who are involved have the opportunity to make sure that the information is factual. It is not one of looking over their shoulders; they still have the final decision-making power, and it is just adding more information to help them make their decision.

Mr. Benjamin: In the course of an investigation either on site or off site—I know it is permissive and observers can be kicked out of a meeting—is it possible for observers to sit in on an interrogation of an employee or a coroner or a doctor who is being examined by the investigator? Can that observer sit there and take that in too?

Mrs. Martin: That again is a policy of the board. Certain information is private and confidential and they would not be allowed to be present at that particular time, and if at any time during the investigation the board feels that the observers are hindering the investigation then, as you quite rightly point out, Mr. Benjamin, the board has the authority to remove those observers.

Mr. Benjamin: But the very fact that they can be there. . . An employee of the Department of Transport or one of the railroads or one of airlines submits a report voluntarily to the board following an accident. How likely are they to do that voluntarily if at a subsequent interrogation there is an observer from their employer or from their masters? I would not take a chance on submitting a report if I knew of something that was wrong and reporting it to the board if I knew that there was a chance that my employer or someone else who is superior to me is going to be sitting there as an observer. It seems to me that for those kinds of things that are under investigation there should be no observers there, except that the person who is being interrogated may have their counsel with them or a representative from their union or

[Translation]

Mme Martin: Espérons que les choses se passeront plus rapidement. Mais, effectivement, cela pourrait se produire.

M. Benjamin: Parlons de l'indépendance du Bureau, des observateurs, du ministre, et de la possibilité pour les autres parties de recevoir les projets de rapport à temps; je crains que le Bureau et les équipes d'enquêteurs n'aient en permanence une ou plusieurs personnes sur le dos, en train de vérifier ce qu'ils font. Est-ce qu'en pratique, ou pour le moins sur le plan des apparences, cela ne nuit pas à l'indépendance du Bureau.

Mme Martin: Le projet de rapport est là pour donner aux parties intéressées la possibilité de s'assurer que les faits sont rapportés correctement. Les recommandations ne s'y trouvent pas encore à ce moment-là, ce qui fait qu'il n'est absolument pas possible de faire aucune proposition les concernant. Les recommandations ne se trouvent que dans le rapport final, et ne sont communiquées aux parties intéressées que lorsque ce rapport final a été rédigé et rendu public. L'indépendance du Bureau est donc entière, et le projet de rapport n'est là que pour plus de transparence, et pour garantir que les parties concernées aient la possibilité de vérifier l'authenticité des faits. Il ne s'agit pas de faire surveiller le Bureau par qui que ce soit, c'est à lui que revient la décision finale, il s'agit ici simplement de permettre de réunir toute l'information nécessaire avant les conclusions finales.

M. Benjamin: Est-il possible qu'au cours d'une enquête, sur le terrain ou non— je sais que la loi donne au Bureau pas mal de latitude et que les observateurs peuvent être priés de quitter la salle de réunion— des observateurs assistent à l'interrogatoire d'un employé, d'un coroner ou d'un docteur répondant aux questions de l'enquêteur? Est-il possible qu'un observateur assiste à tout cela?

Mme Martin: Tout cela encore dépend du Bureau. Certains renseignements doivent rester privés et confidentiels, ce qui exclut la présence d'un observateur, et si le Bureau estime à un moment ou un autre que la présence des observateurs nuit à l'enquête, vous avez tout à fait raison, monsieur Benjamin, on peut leur demander de quitter la salle.

M. Benjamin: Mais le seul fait qu'ils puissent éventuellement être là. . . Supposons qu'un employé du ministère des Transports, des chemins de fer ou d'une compagnie aérienne vienne spontanément témoigner après un accident. Pensez-vous que ce genre de témoignage spontané soit possible si un observateur représentant l'employeur est présent? Je ne prendrais pas, en ce qui me concerne, le risque de faire un rapport négatif auprès du Bureau, si je sais que mon employeur ou un de mes supérieurs hiérarchiques va assister à la réunion. Je pense que dans ce genre de situation on devrait bannir les observateurs, mais par contre permettre à la personne qui témoigne d'être accompagnée d'un avocat, ou d'un représentant de son syndicat, par exemple. Mais qu'il y ait d'autres personnes présentes, risque de

[Texte]

whatever. But to have other people sitting in the room, what you have is a trial within a trial.

[Traduction]

transformer l'interrogatoire en procès à l'intérieur du procès.

• 1050

Mrs. Martin: I can understand your concerns, Mr. Benjamin. There is a privilege section within the bill. On page 29 under subclause 30.(6), it says:

Mme Martin: Je comprends très bien vos craintes, monsieur Benjamin. Il y a cependant une clause de protection dans le projet de loi, à la page 29, paragraphe 30.(6):

(6) For the purposes of subsection (5), "court" includes a person or persons appointed or designated to conduct a public inquiry

(6) Pour l'application du paragraphe (5), ont pouvoirs et qualité de tribunal les personnes nommées ou désignées pour mener une enquête publique. . .

(7) A statement shall not be used against the person who made it in any legal or other proceedings, except in

(7) Il ne peut être fait usage des déclarations contre leur auteur dans une procédure judiciaire ou autre, sauf au civil ou dans une poursuite pour parjure ou témoignage contradictoire, ou s'il s'agit d'une poursuite intentée sous le régime de l'article 35.

(a) civil proceedings;

(b) a prosecution for perjury or giving contradictory evidence; or

(c) a prosecution under section 35.

So throughout the bill there are privileged statements to allow some safety for the individual. Again, the board has the right to say no, at this particular section of the hearings the observers will not be allowed in.

Il y a comme cela dans tout le projet de loi des dispositions visant à protéger les témoins. Et je le répète, le Bureau a toujours la possibilité, au moment des audiences, d'interdire la présence d'observateurs.

Mr. Benjamin: Would you be agreeable to prohibiting observers at any time during interrogations? You have just placed a pretty large inhibition to people coming forward from wherever.

M. Benjamin: Est-ce que vous seriez disposé à exclure systématiquement les observateurs pendant toute la durée des interrogatoires? La façon dont les choses sont conçues ici me paraît faire obstacle à des témoignages spontanés.

Mrs. Martin: Mr. Benjamin, I know that is something you feel very strongly about, and I think it is probably an issue you would want to explore with the witnesses you are going to have before you within the next few weeks to see the attitudes of those people involved.

Mme Martin: Monsieur Benjamin, je connais vos craintes, et je suppose que vous pourrez en discuter avec les témoins qui vont comparaître au cours des prochaines semaines, et voir ce qu'ils en disent.

M. Charles Langlois (député de Manicouagan): Madame la ministre, pouvez-vous nous donner les raisons qui justifient l'établissement d'un quorum de deux membres pour un Bureau qui comprend cinq personnes?

Mr. Charles Langlois (Manicouagan): Madam Minister, could you explain why there is a quorum of two for a five-member board?

Mrs. Martin: Setting the quorum at two people as a minimum enables the board to operate in times of restraint. If you have more than one investigation going on at a time, depending on the workload, all members may not be available. More than likely the expert in that particular field would be one of those members at the time of the quorum. Again, it is a minimum. Certainly when final reports are issued a full board would be required.

Mme Martin: Cela permet une grande souplesse de fonctionnement au Bureau, et notamment lorsque celui-ci serait sollicité de toutes parts. Il se peut qu'il y ait plus d'une enquête en cours, et que les membres ne soient pas tous disponibles. On s'arrangerait évidemment pour que le spécialiste du domaine intéressé soit présent aux réunions qui correspondent à son domaine. Ce chiffre de deux est évidemment un minimum. J'imagine que pour le rapport final, le Bureau serait présent au complet.

Mr. Langlois: Why are some agencies, like the Department of National Defence, excluded from the work of the board?

M. Langlois: Comment se fait-il que certains représentants de la puissance publique, tel que le ministère de la Défense nationale, soient exclus du Bureau?

Mrs. Martin: The Department of National Defence works under different acts and has jurisdiction over the members of the armed forces. There will be times when accidents that have happened are purely within the jurisdiction of the Department of National Defence.

Mme Martin: Ce sont d'autres lois qui régissent le ministère de la Défense nationale, et celui-ci est responsable des membres des Forces armées. Il pourra arriver que certains accidents relèvent uniquement de son domaine de compétence.

[Text]

Mr. Langlois: Madam Minister, what would happen if during manoeuvres a military aircraft crashed into a school and killed 50 children?

Mrs. Martin: Then it would be a joint investigation. There would be responsibilities on both sides.

Mr. Wilbee (Delta): Welcome, Madam Minister. I think the main accident on all our minds right now is the Valdez oil spill. Even though it was not in Canadian waters and did not involve Canadian ships or people, can you see this committee making recommendations to the government for regulations in Canadian waters, such as double-hull ships, navigation, etc.?

Mrs. Martin: You raise a good question, Mr. Wilbee. Basically, the mandate of the board is to investigate transportation occurrences within Canadian jurisdiction. In the particular case of Valdez, as you mentioned, it was outside Canadian waters, so it would not be within the purview of the board.

Mr. Wilbee: The second question is similar and deals with the transportation of dangerous goods. For example, chlorine transfer by tank car, it was outside Canadian waters, so it would not be one that would be in the purview of the board.

• 1055

The second question is similar, the transportation of dangerous goods: for example, chlorine transfer by tank cars onto barges in Vancouver harbour; a potential for a disaster. Can you see the board anticipating this and making recommendations, or is this a different jurisdiction?

Mrs. Martin: I would see it as a different jurisdiction. I stand to be corrected by the officials on this, but basically the board acts on occurrences, not ahead of something happening. They do not anticipate that this might happen and act. Their job is accident investigation, as is in the title. So it would be after the fact that they would act.

We already have regulations in place as far as shipping of hazardous goods is concerned. But certainly if an accident occurred during the shipment of hazardous goods this board would have a role, as would the Department of Environment, and as would the Department of Transport as far as the Transportation of Dangerous Goods Act is concerned.

Mr. Wilbee: I would like to ask a specific question on page 17, paragraphs 19.(8)(b) and (c). As a physician, I guess I have some concerns here. In paragraph 19.(8)(b) it talks about the medical examination. Would this include blood tests, which of course are very significant in

[Translation]

M. Langlois: Madame la ministre, que se passerait-il si au cours de manoeuvres militaires un avion s'écrasait sur une école et tuait cinquante enfants?

Mme Martin: On procéderait alors à une enquête mixte. Puisqu'il aurait des intérêts à défendre des deux côtés.

M. Wilbee (Delta): Madame la ministre, je vous souhaite la bienvenue. L'accident le plus grave qui nous préoccupe tous en ce moment est celui du pétrolier au large des côtes de l'Alaska. Ça ne se passait pas dans les eaux territoriales du Canada, il ne s'agissait pas non plus de bateau ni d'équipage canadien, mais serait-il possible que ce Comité fasse des recommandations au gouvernement pour que celui-ci prenne des règlements qui concerneraient les eaux canadiennes, exigeant par exemple une double coque pour les bateaux, certaines précautions pour la navigation, etc.?

Mme Martin: Voilà une bonne question, monsieur Wilbee. Le Bureau est responsable des enquêtes concernant des accidents de transport relevant de la compétence canadienne. Dans le cas particulier de Valdez, dont vous venez de parler, cela se situe à l'extérieur des eaux territoriales du pays, et le Bureau ne serait pas compétent.

M. Wilbee: Ma deuxième question est assez semblable, et concerne le transport des matières dangereuses. Je pense par exemple au transport de chlore; à l'extérieur des eaux canadiennes ce ne serait pas non plus de la compétence du Bureau?

Ma deuxième question porte sur le transport des produits dangereux, par exemple le transbordement du chlore transporté par wagon-citerne dans les péniches dans le port de Vancouver, manoeuvre qui risque de provoquer une catastrophe. Le Bureau peut-il faire des recommandations à ce sujet, ou bien cette question n'est-elle pas de sa compétence?

Mme Martin: Sauf erreur, ce n'est pas de sa compétence, car en principe, le Bureau intervient après un accident et non pas préventivement, pour ainsi dire. Il n'est pas censé prévoir ce qui va arriver et prendre donc des mesures à cet effet. Le Bureau est chargé d'enquêter en cas d'accident comme l'indique d'ailleurs son titre. Il n'intervient donc qu'après coup.

Il existe d'ores et déjà des règlements régissant le transport des matières dangereuses. En cas d'accident lors du transport de produits dangereux, le bureau aurait sans aucun doute un rôle à jouer de même que le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports, et cela en application des dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

M. Wilbee: Je voudrais poser une question relativement aux alinéas 19.(8)(b) et c) de la page 17, que je trouve préoccupant en ma qualité de médecin. L'alinéa 19.(8)(b) parle d'examen médical. Cet examen comporterait-il un examen de sang qui permet de déterminer s'il y a eu usage

[Texte]

alcohol and drug use? We recognize that in many of the disasters that have occurred these have been involved. The medical-legal aspect of assault... as a physician I am aware that I cannot take blood without permission. Is there some way you foresee of getting around that?

Mrs. Martin: This particular bill does prohibit testing. I think the wording has to do with invading the skin in any way. That is built into the bill. Certainly it is a concern, and studies are going on at this time. As you know, we have already done the study into rail. We are looking at the other modes of transportation and will be taking action in that policy area, but under a different purview from this bill.

Mr. Wilbee: Just following along with that, and following Mr. Benjamin's thinking, in paragraph 19.(8)(c) it would seem this does interfere with a patient-doctor relationship. In other words, it would appear from the wording in the bill that the physician is obligated to say what is in a patient's records—which I would have a real problem with.

Mrs. Martin: The medical information falls under privileged information within the act and within the bill. So it would be privileged information. It would not be made public.

The Chairman: Thank you, Dr. Wilbee. We had quite a bit of debate on that question of privilege before the old CASB bill, as some of the members remember.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Madam Minister, my reading of the bill is that the idea of the board is to have a chairman strong in administrative skills, two individuals who have expertise in aviation matters, one in marine, and one in rail. I assume the administrative skills given to the chairman are because of the duties that are given to that particular individual in the bill and to help him carry it out. Do you see that as the primary function, and do you see any role for, say, a chief executive officer who would help the chairman in his duties as outlined in the bill?

Mrs. Martin: Certainly at present the responsibilities are under the one individual as chief executive officer and chairman. But the bill also provides for him to delegate certain responsibilities as he sees they are necessary for him to carry out his responsibilities. So the authority to delegate is there.

Mr. Atkinson: I see the structure, then, as the directors of investigation for the three modes and then investigators under them, presumably to keep the investigators with a chain of command, and then the directors of investigation are the only ones who would report the findings to the board. Is that correct?

Mrs. Martin: That is correct.

Mr. Atkinson: The reports themselves, and the interviews they did and so on, would they be public? This because of what my friends have indicated is a concern

[Traduction]

d'alcool ou de stupéfiant qui sont à l'origine de nombreux accidents. Or, on ne peut pas effectuer un prélèvement de sang sans l'autorisation de l'intéressé. Qu'est-ce qui a été prévu à ce sujet?

Mme Martin: Le projet de loi interdit les examens de ce genre, en précisant notamment qu'il est interdit de porter atteinte à l'intégrité de la peau. Donc, c'est prévu dans le projet de loi. Mais on étudie la question actuellement, ce qui a d'ailleurs déjà été fait pour le transport ferroviaire. Nous sommes en train d'étudier les autres modes de transport et des mesures seront prises mais dans le cadre d'un autre projet de loi.

M. Wilbee: Comme le faisait remarquer M. Benjamin, l'alinéa 19.(8)c) semble porter atteinte aux rapports existant entre les médecins et leurs patients. D'après le libellé du projet de loi, les médecins seraient obligés de communiquer le contenu du dossier médical de leurs patients, ce que je juge inacceptable.

Mme Martin: Les renseignements médicaux, selon de la loi, sont tous secrets et il n'est donc pas question de les publier.

Le président: Je vous remercie, docteur Wilbee. La question du secret médical a été souvent évoquée lors de l'examen de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Atkinson (St. Catharines): Madame la ministre, si j'ai bien compris, le Bureau sera présidé par un administrateur chevronné qui sera secondé par deux spécialistes de l'aviation, un spécialiste de la marine et un spécialiste des chemins de fer. Le président doit être un administrateur chevronné pour être à même de s'acquitter des obligations prévues par les dispositions du projet de loi. Est-ce que vous envisagez de nommer un directeur exécutif qui seconderait le président dans ses tâches?

Mme Martin: Le projet de loi prévoit le cumul par une seule personne des fonctions de président et de directeur général. Mais le président, toujours d'après les dispositions du projet de loi, pourra déléguer certaines de ses responsabilités à d'autres.

M. Atkinson: Il y aura donc des directeurs responsables des enquêtes dans les trois modes de transport; ceux-ci seront les chefs hiérarchiques des enquêteurs car ce sont les directeurs qui soumettront les résultats de l'enquête au bureau.

Mme Martin: C'est exact.

M. Atkinson: Les rapports et les enquêtes sont-ils publics? Certains de mes amis en effet ont des doutes quant à l'indépendance du Bureau. Les recommandations

[Text]

about the independence of the board. After the board reviews the investigators' recommendations, would whatever they found out be in the public domain?

• 1100

Mrs. Martin: It would, except for the privileged information, as we have discussed in the previous questions.

Mr. Atkinson: Then the directors of investigation take that on to the board. Now, the background notes indicated that the report would then go in draft form to the minister and the interested individuals. The indication was that, rather than a courtroom procedure where these individuals have not had an opportunity to make input in to the recommendations, this is the reason this is being done at that particular point. But some concern has been expressed because of what may be perceived as some interference in the process at that point. Do you have any comment on that particular aspect?

Mrs. Martin: I think the drafting of the bill provides various stages for input of information, and there is the last opportunity when the bill has been drafted to look at the facts and an opportunity to make representation should they feel those facts are not in fact true. As you will notice in the bill, there is the opportunity for the investigators themselves, reporting through the director, to present information to the board through affidavits even though they may not come before the board as witnesses.

Mr. Atkinson: At that point, would the draft recommendations be made public after the final board report? Would we have the investigator's report? Would the draft reports be available? Would the final recommendations be available, so that anyone who felt the system had not been carried out correctly could make their own review of all these documents to see that the conclusions arrived at were valid in terms of all the processes?

Mrs. Martin: Certainly under the access of information the information is available except for the privilege we have talked about. So it would be available to anyone who would be interested in obtaining it.

Mr. Atkinson: So probably the draft reports would be available and the—

Mrs. Martin: But the recommendations are not in the drafts. The recommendations come out only in the final report, because that is the deliberation of the board based on everything they receive from the time they write the draft report, and then anything they receive since the writing of the draft report would go into the recommendation. So that comes out only in the final report.

Mr. Atkinson: What would be in the draft report, then?

[Translation]

des enquêteurs seront-elles rendues publiques par le Bureau?

Mme Martin: Certainement, à l'exception bien entendu des informations secrètes.

M. Atkinson: Donc, les directeurs des enquêtes soumettent leur rapport au Bureau. Ensuite, un projet de rapport serait soumis au ministre ainsi qu'aux personnes intéressées. Il a été décidé de procéder de la sorte du fait que ces personnes n'auront pas été consultées en ce qui concerne les recommandations. Par contre, certaines personnes estiment que cela permettrait des ingérences dans la procédure. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Mme Martin: D'après les dispositions du projet de loi, des renseignements peuvent être communiqués à différentes étapes et des démarches peuvent être faites si quelqu'un estime que les faits rapportés, ne correspondent pas à la réalité. D'ailleurs, les enquêteurs eux-mêmes peuvent soumettre des déclarations sous serment au Bureau même s'ils ne peuvent pas comparaître eux-mêmes à titre de témoins.

M. Atkinson: Les projets de recommandations seront-ils rendus publics après la rédaction de la version définitive du rapport? Pourrions-nous avoir communication du rapport des enquêteurs? Les gens pourront-ils consulter les recommandations et tous les documents y afférents pour s'assurer que ces conclusions sont effectivement valables?

Mme Martin: La Loi sur l'accès à l'information prévoit que toute cette information doit être rendue publique à l'exception de ce qui est secret. Donc, quiconque s'intéresse à la question pourra obtenir communication du dossier.

M. Atkinson: Y compris les projets de rapport?

Mme Martin: Les recommandations ne figurent pas dans les projets de rapport, mais uniquement dans le rapport définitif rédigé à l'issue des délibérations des membres du Bureau qui prennent en compte toutes les données qui leur ont été communiquées. Donc, les recommandations figurent uniquement dans le rapport définitif.

M. Atkinson: Et qu'est-ce qui figure dans le projet de rapport?

[Texte]

Mrs. Martin: The draft would be the facts and the findings of the board, but not the recommendations as to what should be done in order to prevent it from happening in the future.

Mr. Atkinson: Then that minister and any interested people just comment on the facts.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I have a threshold question with this legislation. It is replacing legislation that obviously is inoperative, and the purpose of this legislation, I think, is twofold: first, to replace the inoperative legislation; and second, to develop legislation that would cover other means of transportation.

The question would be: if we could not make the Canadian aviation safety legislation operative, what makes us feel we can implement not only aviation safety, but marine, rail and commodities, into one piece of legislation and expect it to be operative on the day it receives Royal Assent?

Mrs. Martin: First of all, it will not be operative on the day it receives Royal Assent, because it will take a lot of implementation time after that time to put the right people in place and get the board up and running.

The purpose of the bill is to bring together all modes of transportation. Certainly the CASB has had some problems, but they have been operative and they have brought forth 56 recommendations that have been acted on, that I can think of, in some 200 or 300 briefs that they have worked on. They have been operative. There have been some problems, and the wording of this legislation in directing the powers of the various people on the board and the operation of the system, we feel, will go a long way to making sure the board operates in a very effective way.

But the purpose is to bring all modes of transportation accident investigation under one board so that, by working together, first, you can make sure all modes receive the same attention. Right now the regulators are also the investigators as far as the modes of rail and marine are concerned. We want to separate that. That is one of the reasons for the bill, and the fact that through accident investigation in rail and in marine and in air we can learn from each other in those investigations and bring about a better report in the long run.

• 1105

Mr. Comuzzi: Just to follow up on that, if I understand what you have just said, do you see the legislation as it is implemented having several sections saying that one will be operative within a period of time concentrating all of the efforts of the board into, say, aviation safety, and after you get that functioning properly and all of the people in place in that particular area implementing maybe the rail safety or the rail section of the act, and after that gets up and running you would then operate on the marine and

[Traduction]

Mme Martin: Le projet de rapport contient les faits ainsi que les constatations, mais non pas les recommandations quant aux mesures à prendre pour éviter des accidents de ce genre à l'avenir.

M. Atkinson: C'est donc le fait que le ministre et les parties intéressées sont appelés à juger.

Mme Martin: C'est exact.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): D'une part, ce projet de loi doit remplacer une loi caduque de toute évidence et d'autre part, il s'agit également d'élaborer des dispositions s'appliquant aux autres modes de transport.

Puisque nous avons été incapables de faire respecter les dispositions de la loi sur la sécurité aérienne, qu'est-ce qui vous fait croire qu'une seule loi régissant le transport aérien, le transport maritime et le transport ferroviaire sera d'application dès qu'elle aura reçu la sanction royale?

Mme Martin: Je vous ferai remarquer qu'elle ne sera pas d'application le jour même où elle aura reçu la sanction royale, car il faudra auparavant recruter les personnes compétentes pour le Bureau afin qu'il puisse fonctionner.

L'objet du projet de loi est de réunir les différents modes de transport. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a effectivement eu des difficultés, mais il a néanmoins fonctionné et a notamment fait 56 recommandations et soumis 200 ou 300 mémoires. Donc, le bureau a bel et bien fonctionné même s'il a eu des difficultés. J'estime que le libellé de ce projet de loi permettra au Bureau d'enquête sur les accidents de transport de fonctionner de façon efficace.

En faisant relever tous les accidents de transport d'un bureau d'enquête unique, on est sûr que tous les modes de transport seront surveillés de la même façon, alors qu'actuellement, les personnes chargées de la réglementation sont également chargées de mener les enquêtes en ce qui concerne le transport ferroviaire et le transport maritime. Or nous voulons scinder ces deux fonctions. C'est là l'un des objectifs du bill; par ailleurs les résultats des enquêtes sur les accidents ferroviaires, maritimes et aériens devraient nous permettre éventuellement d'élaborer de meilleures solutions.

M. Comuzzi: Est-ce que cela signifie que les dispositions de la loi seront mises en vigueur par étapes en commençant par exemple par la sécurité aérienne; lorsque celle-ci fonctionnera convenablement, on pourra passer à la sécurité ferroviaire et ensuite à la sécurité maritime. Est-ce bien ainsi que cela doit fonctionner.

[Text]

whatever else you may have, in certain phases over a period of time? Would that be a suggestion you would entertain?

Mrs. Martin: I would hope that when the board becomes fully operational it will be ready to move in all modes of transportation. As you know, there are some 300 employees right now in the various modes of investigation, and I would see the vast majority of those moving into the new organization, that they would have the skills, and the time it would take to get the board up and running would be the time the board would take to set forward their policies, their by-laws, and so forth for operating. I would see a fairly smooth transition to the board being fully operative.

Mr. Comuzzi: That leads us to the next question, and that is under the definition section of the statute that we go into in some length. We heard before you came in, minister, the problem of perhaps the last legislation was jurisdiction overlapping or people operating beyond their jurisdiction and so on. Do you not think it may be wise better to define what is meant in each transportation area of transportation occurrence. We fully understand what an accident is, but I think the transportation occurrence would leave a lot of doubt unless it was better defined, and I ask for your reflections in that area.

Mrs. Martin: As you know, the words "transportation occurrence" are used, but certainly there will be specifics that will be identified that this is a reportable occurrence, and once the regulations say that this is a reportable occurrence it becomes the jurisdiction of the board to act on. They may look at it much as CASB has done. Although the incidence of occurrences went up in air... the term, which was a bit misused, of "near misses". In some cases those were occurrences because the planes were further apart than they were supposed to be but it was a reportable one. So, although the curve of reporting incidents went up, the numbers that required investigation because of near misses or accident prevention that wanted to be looked at came down on a percentage basis. So the occurrences will be identified. They will not all necessarily require investigation, though.

Mr. Comuzzi: I understand that. But when we are defining the word "occurrence", would you consider in the legislation defining the broad areas of what the statute requires for jurisdictional purposes, on what occurrences mean, and then, as is the practice now as I understand it under the present legislation, that the board in its wisdom would further define and be more specific in the areas of occurrences? If I am correct, the board has now made regulations or adopted procedure on what they consider an occurrence to be, and there are more serious categories and categories that are not quite as serious.

What I am talking about is for greater clarity perhaps if we defined in broad terms what we consider to be occurrences in transportation of aviation, rail and commodities and then let the board further define it as a recommendation.

[Translation]

Mme Martin: Lorsque le Bureau deviendra pleinement opérationnel, il devrait en principe être en mesure d'enquêter sur tous les modes de transport. Trois cents employés sont affectés actuellement aux enquêtes sur les différents modes de transport; je suppose que la majorité de ces employés seront transférés à ce nouveau bureau, ce qui devrait lui permettre de commencer à fonctionner rapidement et la transition ne devrait donc pas poser de problème.

M. Comuzzi: Je voudrais maintenant vous poser quelques questions concernant les définitions. On nous a expliqué avant votre arrivée qu'avec l'ancienne loi il y avait de nombreux cas de chevauchement de compétence et de personnes allant au-delà de leur propre compétence. Il serait donc peut-être souhaitable de définir avec précision ce que l'on entend par accident dans chacun des modes de transport. En principe nous savons tous ce qu'est un accident, mais j'estime néanmoins qu'une définition claire et précise est indispensable.

Mme Martin: En ce qui concerne les accidents de transport, les règlements préciseront quels accidents doivent faire l'objet d'un rapport, ces accidents devenant dès lors de la compétence du Bureau. On s'inspirera peut-être du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je crois qu'on a abusé de l'expression accident aérien évité de justesse. Dans certains cas les deux avions étaient plus éloignés l'un de l'autre qu'ils n'étaient censés l'être, ce qui devait faire l'objet d'un rapport. Donc même si le nombre d'accidents relevés a augmenté, le nombre d'accidents suivis d'enquêtes a au contraire diminué. Donc même si tous les accidents de transport doivent être répertoriés, cela ne signifie pas qu'ils doivent tous faire l'objet d'une enquête.

M. Comuzzi: C'est évident. La loi pourrait définir les accidents de transport de façon générale et par la suite, ainsi que cela se fait d'ailleurs actuellement, le Bureau pourrait définir les accidents de transport de façon plus précise. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a, paraît-il, établi des règlements en matière d'accidents aériens qui sont classés selon leur degré de gravité.

Il faudra peut-être mieux définir ce qu'est un accident de transport aérien ou ferroviaire, ensuite le Bureau lui-même préciserait cette définition.

[Texte]

Mrs. Martin: The only problem I see with that is we are then infringing upon the independence of the board, and we are trying to make them as independent as we possibly can. We have given them the jurisdiction, under clause 8, to establish policies respecting the classes of transportation occurrences to be investigated and to establish, either generally or in relation to specific classes of transportation occurrences, the policies to be followed in the conducting of those investigations. It is put in the bill to give them the independence and the arm's-length operation that we see. But again if this is something you feel that as a committee you would like to explore with your witnesses, perhaps this is something we could discuss at the clause-by-clause stage.

• 1110

Mr. Comuzzi: Just one further question, Mr. Chairman, and then I will stop.

The Chairman: Yes. We are being extra liberal here, at the moment, in your baptism.

Mr. Comuzzi: We would think you would be that way throughout the hearings. You do not mind if we come back to you at a later date.

The Chairman: The minister will be back when we get into clause by clause.

Mr. Comuzzi: We would make the board as independent as we possibly can; we will come back and talk to you about that at a later time.

Mrs. Martin: Okay.

Mr. Comuzzi: I will remember you said that.

Mr. Malone (Crowfoot): I also would like to extend my congratulations to the minister and wish her well in her efforts in the field of transportation.

I appreciate this legislation very much, but I have a concern with respect to the title of the legislation, which reads "The Transportation Accident Investigation Board". What raises concern with me is the presumption in that title that an accident needs to take place before you will investigate. If one were to insert after the word "accident", the words "and safety", so that you have "Transportation Accident and Safety Investigation Board", then we might implicitly be able to give authority for those kinds of investigations that do not presume that an accident has taken place.

This past week there have been reports in the media about the spraying along railway lines. Some persons are suggesting that the sprays being used, because they are for non-agricultural purposes, contain carcinogenic materials. There has not yet been any identification of any injury, but there is an expression of concern.

It would seem to me that a change in the title would allow this board not to have to wait for an accident but to move on any presumption that safety is at risk. That would be an improvement to the bill.

[Traduction]

Mme Martin: Ce serait à mon avis porter atteinte à l'indépendance du Bureau qui devrait être aussi indépendant que possible. Aux termes de l'article 8, le bureau établit les politiques en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport devant faire l'objet d'une enquête et des politiques en ce qui concerne les accidents de transport ou certaines catégories de ceux-ci, applicables aux enquêtes. Le bureau pourra ainsi fonctionner de façon indépendante. Mais si vous y tenez, vous pourrez en discuter lors de l'étude article par article du bill.

M. Comuzzi: Une dernière question, monsieur le président.

Le président: Je suis très généreux, car il s'agit de votre baptême du feu.

M. Comuzzi: J'espère que vous serez toujours généreux. J'aurais encore des questions à vous poser.

Le président: Le ministre reviendra lors de l'étude article par article du bill.

M. Comuzzi: On reviendra donc à cette question de l'indépendance du bureau.

Mme Martin: Parfait.

M. Comuzzi: Je n'oublierai pas.

M. Malone (Crowfoot): Je tiens moi aussi à féliciter le ministre et à lui souhaiter du succès dans son travail relatif au transport.

C'est le titre même du projet de loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport qui me donne à réfléchir. En effet, il semblerait qu'il faut qu'un accident ait lieu avant qu'on puisse instaurer une enquête. Si on insérait le mot sécurité dans le titre du bureau, il serait habilité à mener des enquêtes même lorsqu'un accident n'a pas eu lieu.

La semaine dernière, les médias ont parlé des pulvérisations effectuées le long des chemins de fer. Or, il paraîtrait que les substances utilisées seraient cancérogènes, vu que les pulvérisations ne sont pas à usage agricole. Même si aucun accident n'a encore été constaté, c'est néanmoins inquiétant.

Donc, si l'on modifiait le titre, le bureau ne serait pas obligé d'attendre pour enquêter qu'un accident ait eu lieu; il pourrait agir dès lors que la sécurité serait en danger, ce qui, à mon avis, constituerait une amélioration.

[Text]

Mrs. Martin: Basically the mandate of the board is investigation, as it states the "Transportation Accident Investigation Board", but the interpretation in clause 2 states:

any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or an incident described in paragraph (a)

This is "any accident or incident associated with the operation of"—and it would be the various modes. That gives the board the opportunity to investigate at that particular time. But safety in the transportation field is the responsibility of the minister of Transport. The board is responsible for the investigation areas of it.

The Chairman: I do not want to put you off in any way, Mr. Malone, but I think in the Railway Safety Act there is something about spraying within 500 feet of the right of way. I remember that we have had deliberations on that. Anyway, I just throw that out. I think it is correct.

Mr. Malone: Mr. Chairman, the example I gave would not relate to most of the requirements I think are existing there, but really deals with the nature of the substance that is being used in the spray. I thank you for your comment, however.

• 1115

I hear the minister's comment. I still believe we might be better served as a public if that term could be attached to the bill, simply because it states I think in a more dramatic way, though it is inside the legislation, what the board's roles and obligations are, one that would I think add a sense of importance to that aspect. Ultimately, of course, the minister is the one who is responsible. But it directs this board to a safety dimension that might otherwise not have the same focus.

I would like to ask the minister about the aspect of school buses. I know this board has the authority to investigate a fairly wide number of modes of transportation. But would she presume we could make a better bill by including a direct expression of buses, and particularly school buses, in the legislation?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, the one problem I would have with that is that is a provincial responsibility, and we would be infringing on provincial jurisdiction if we—

Mr. Benjamin: It has to cross a provincial boundary.

Mrs. Martin: Certainly if there were an occurrence—and hopefully it would be a near-occurrence and not something that actually happened—between a train and a school bus, for instance, it would be part of the investigation at that time. But they are licensed and directed under the province.

The Chairman: But your interprovincial truck is not covered in this bill.

[Translation]

Mme Martin: En principe, nous voulons mettre sur pied un bureau d'enquête sur les accidents de transport; mais l'article 2, qui donne la définition, dit:

... toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident tel que décrit à l'alinéa a).

L'expression «accident ou incident» s'applique donc aux différents modes de transport et autorise le bureau à lancer une enquête. Mais par contre, la sécurité du transport relève du ministre des Transports, alors que le bureau sera responsable des enquêtes.

Le président: La Loi sur la sécurité ferroviaire contient des dispositions relatives aux pulvérisations à moins de 500 pieds des emprises. Je me souviens que nous en avons discuté.

M. Malone: Monsieur le président, j'ai cité cet exemple à cause du produit utilisé, et non pas en raison des dispositions réglementaires qui seraient d'application. Je vous remercie toutefois.

J'ai bien compris la réponse de la ministre. Pourtant, je continue de penser que le public serait mieux servi si on ajoutait cela dans le projet de loi, tout simplement parce que, même si cela se trouve dans les dispositions de la loi, cela rehausse la définition des fonctions et des obligations du bureau en faisant ressortir l'importance de cet aspect-là. Il est entendu qu'en dernier recours, c'est la ministre qui est responsable. Ce libellé, néanmoins, confierait à ce bureau une fonction en matière de sécurité qui, autrement, n'aurait pas la même vedette.

Je voudrais maintenant parler des autobus scolaires. Je sais que ce bureau aura le pouvoir de faire enquête sur une gamme assez vaste de moyens de transport. Je voudrais que la ministre me dise si elle pense que le projet de loi serait amélioré s'il y était question des autobus, et des autobus scolaires en particulier.

Mme Martin: Monsieur le président, j'y vois un inconvénient, car il s'agit d'un secteur de compétence provinciale, et ce serait s'immiscer dans...

M. Benjamin: Je songeais ici aux cas où les limites de la province seraient franchies.

Mme Martin: S'il y avait un accident—et souhaitons qu'il s'agisse plutôt d'un quasi-accident—entre un train et un autobus scolaire par exemple, l'enquête engloberait le transport par autobus dans ce cas-là. Toutefois, les autobus reçoivent leurs permis de la province et obéissent à des règles provinciales.

Le président: Le transport interprovincial par camion n'est toutefois pas abordé dans ce projet de loi.

[Texte]

Mr. Benjamin: What about a school bus?

The Chairman: Forget about the school bus. What about the interprovincial truck that bumps into another interprovincial truck?

Mr. Malone: Which, Madam Minister, was my next question anyway.

On that question of international and interprovincial trucking, the question does exist about the authority of the board and the conflict of jurisdiction. I would have liked to have asked the minister if she would include in a direct way, or would she consider including it if this committee recommends it, the authority of the board to investigate the trucking industry? And would she comment as we proceed with the question on what difficulty she might see with the jurisdictional question of that?

Mrs. Martin: Certainly any accidents involving trucks and buses are investigated by police forces on behalf of the province and within the provincial jurisdiction. At this point I do not see it as part of this bill, but certainly through your deliberations and your witnesses, if you want to bring forth a recommendation, it is something that can be looked at. But I do not see us going into provincial jurisdiction. There is a format. Rules and regulations are in place for that.

The Chairman: It is the thought of the Chair to see if we can conclude the minister today, because, colleagues, the minister will be back when we get into clause-by-clause consideration. I know several questions have been put to the minister—would you consider this or consider that. We have the authority to consider anything and make our recommendations and see how it goes when we get into clause-by-clause, with amendments. So it is a wide open ball game. The minister may not agree with some of our recommendations, but it is wide open. It is good to explore it. She will be back.

• 1120

There is one very necessary item members can think about in the next round of questioning, so we can get started and keep going, knowing full well we are not going to sit Thursday, budget day, and that is our next witness. There are other things going on that day as well. Hopefully the following Tuesday we will start again at 9.30 a.m. with our next witness.

You have the sheet of suggested witnesses before you, which the Chair frankly just saw before we came in. I think it is way too long, because I think it may take us into May or June. It is very interesting and comprehensive.

[Traduction]

M. Benjamin: Et l'autobus scolaire?

Le président: Laissons de côté l'autobus scolaire. Qu'arriverait-il si un camion faisant le transport interprovincial tamponnait un autre camion dans le même cas?

M. Malone: Madame la ministre, c'était la question que j'allais justement vous poser.

En ce qui concerne le transport interprovincial ou international par camions, on se demande quels seraient les pouvoirs du bureau et s'il n'y aurait pas conflit de compétence. Je me demandais si la ministre avait l'intention d'ajouter au mandat du bureau le pouvoir de faire enquête sur le secteur du camionnage ou si elle envisagerait de le faire, en admettant que le Comité le recommande. En même temps, j'aimerais qu'elle nous dise si elle entrevoit des difficultés du point de vue de la question de compétence?

Mme Martin: Assurément, tout accident entre des camions et des autobus ferait l'objet d'une enquête par les forces policières provinciales du territoire concerné. Pour l'instant, je ne conçois pas cela comme pouvant faire partie de ce projet de loi, mais si, après en avoir délibéré et après avoir entendu des témoins, vous voulez présenter une recommandation à cet effet, on pourra en tenir compte. Pour l'instant, je n'envisage pas que nous empiétions sur ce qui est de compétence provinciale. Le nécessaire existe déjà, et il y a des règlements qui portent là-dessus.

Le président: En tant que président, j'ai bien l'intention d'en finir avec les questions posées à la ministre aujourd'hui, car, chers collègues, je vous signale qu'elle reviendra au moment de l'examen article par article. On a posé plusieurs questions à la ministre. On lui a demandé si elle envisagerait ceci ou cela. Quant à nous, nous avons le pouvoir d'envisager ce que bon nous semble et de faire nos recommandations, et c'est au moment de l'examen article par article, quand on présentera des amendements, qu'on verra ce qu'il advient. Les choses sont lancées. La ministre pourra choisir de refuser certaines de nos recommandations, mais nous avons toutes les possibilités. Il sera bon de s'y pencher. Elle reviendra.

Il y a une chose capitale à laquelle je voudrais que les membres du Comité réfléchissent pendant le prochain tour de questions. Il s'agit du témoin suivant, et il faut vous rappeler que jeudi, le jour du budget, nous ne siégerons pas. Ce jour-là, il y aura également d'autres activités. On peut espérer que mardi prochain, nous reprendrons nos travaux à 9h30 avec le témoin suivant.

Vous avez reçu la liste des témoins que l'on propose et, quant à moi, je l'ai reçue quelques minutes avant cette réunion-ci. Je trouve qu'elle est beaucoup trop longue, parce qu'elle nous mènerait jusqu'en mai ou juin. Elle est intéressante et exhaustive.

[Text]

When we conclude this morning, I do not think it would hurt to think about starting the next witness on Tuesday and giving them notice—some of them are in the room today. We could start with some of the individuals, the chairman and others, of the Canadian Aviation Safety Board, which is the next suggested witness or series of witnesses. There are some others. We do not have to debate the final list of witnesses, which we certainly want to consider. I want to get this disposed of before we finish today.

Frankly, we have had a good session this morning. I think all members have participated, and certainly the questions have been on point and pretty short and succinct. So perhaps it will not hurt us not to come back this afternoon. We do not want to overdo it the first day.

Mr. Angus: Madam Minister, first, a request of you and your staff to provide some background information to the committee that I think would be helpful to us. Could you provide—not at this point but at a later date—an indication of the current staffing levels in the component groups that may possibly be part of the new board, and also an indication of how many in fact will be coming over or what percentage will come over, and if possible an indication of their backgrounds?

I notice in the Hickling report, in terms of the CASB, we have an interesting ratio of pilots to engineers in terms of the investigative staff. There are 63 pilots and 18 engineers, and it would be interesting to see what the source of the experience is for the other modes. It suggests to me that we are pretty light on the technical side. That is just an off-the-cuff comment. I do not know. It may be quite appropriate, but I think we should have that information to help us as we go through the review.

There is a second bit of information I would like to request from you, and you may have to go to the CASB for it. You mentioned in your comments earlier that 50-odd recommendations have been acted upon. Could you give us an indication of the number of recommendations the minister has received since the CASB began to function, the number that have not been accepted out of those, and an indication of why? In some cases there are probably quite legitimate reasons why they have not been followed through, because the technology was not available yet or things like that. That will also help us as we review the whole situation.

Now to the bill. Clause 29 of the bill deals with the whole question of confidentiality of recordings on the air side—cockpit recorders, data recorders—and gives a clear indication that those are not public matters—you cannot call them documents—that cannot be used on the air without permission, and so forth. But it only deals with the air side. It does not deal with vessel traffic on the

[Translation]

Quand nous lèverons la séance de ce matin, il serait bon que nous prévoyions quels témoins nous entendrons mardi, afin de le prévenir, et j'ajouterai que certains d'entre eux sont dans la salle aujourd'hui. Nous pourrions commencer par entendre des particuliers, le président ou d'autres membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne, comme on nous propose de le faire. Il y en a d'autres. Il n'est pas nécessaire d'arrêter la liste définitive des témoins, car nous voudrions sans doute y réfléchir. Je voudrais toutefois que nous prenions une décision là-dessus avant la fin.

Je dois admettre que la séance de ce matin est fructueuse. En effet, tous les membres du Comité ont participé à la décision, et les questions ont porté sur le sujet et étaient concises. Ainsi, nous pourrions peut-être songer à ne pas nous réunir cet après-midi. Nous ne voulons pas exagérer le premier jour.

M. Angus: Madame la ministre, j'ai quelque chose à vous demander, à vous-même et à votre personnel. Pourrait-on fournir au Comité certains renseignements qui, à mon avis, seraient utiles? Je ne demande rien immédiatement, mais pour plus tard, et j'aimerais savoir quels sont les effectifs actuels des groupes qui composeront sans doute le nouveau bureau. Pouvez-vous nous dire aussi combien seront mutés au nouveau bureau, ou quel pourcentage d'entre eux, avec une brève notice biographique pour chacun d'entre eux?

Dans le rapport Hickling, on lit à propos du Bureau canadien de la sécurité aérienne qu'il y a une répartition intéressante entre pilotes et ingénieurs pour les fonctions d'enquête. On compte 63 pilotes et 18 ingénieurs. Il serait intéressant de savoir quelles sont les compétences des enquêteurs responsables des autres moyens de transport. J'ai la vague impression qu'il n'y a pas beaucoup de compétences techniques. C'est une affirmation gratuite, car je n'en sais rien. Il se peut que ce soit suffisant, mais ces renseignements nous seraient utiles au moment de l'examen du projet de loi.

Par ailleurs, je voudrais obtenir d'autres renseignements, et il vous faudra peut-être vous adresser au Bureau canadien de la sécurité aérienne pour les obtenir. Tout à l'heure, vous avez dit qu'on avait mis en oeuvre quelque 50 recommandations. Pouvez-vous nous dire combien de recommandations ont été présentées au ministre depuis la création du BCSA, combien ont été rejetées, et pourquoi? On constatera sans doute que certaines ont été rejetées pour des raisons tout à fait légitimes, parce que la technologie n'était pas disponible, ou pour une autre raison. Ces renseignements nous aideront également lors de l'examen du projet de loi.

Je passe maintenant au projet de loi lui-même. L'article 29 du projet de loi aborde toute la question des enregistrements contrôle confidentiels pour le transport aérien. Il s'agit des enregistrements qui se trouvent dans la cabine du pilote, des enregistrements de données, notamment. L'article précise qu'il s'agit là de renseignements qui ne doivent pas être diffusés dans le

[Texte]

marine side, recordings of that. It does not deal with train dispatch.

[Traduction]

grand public et qu'on ne peut pas les utiliser sans avoir obtenu une permission au préalable. L'article ne porte que sur le transport aérien. Il n'est pas question du transport maritime ni ferroviaire.

• 1125

As we know, in the aftermath of the Hinton crash, all of us were able to listen to the words of the people who were involved at the time. Is there a reason why the government did not include those in the confidentiality section?

Mrs. Martin: Certainly the privilege to the air traffic control tapes under the CASB Act is continued and followed through within here.

Mr. Angus: And we support that.

Mrs. Martin: There has been no request for privilege on the others at this point in time. It may be something that you want to consider when you have witnesses.

Mr. Angus: So the government has just not included it because nobody has asked for it.

Mrs. Martin: Nobody has.

If I could go back to your first comments as far as staffing is concerned, just to give you an idea, there are approximately 200 within the air division, between 45 and 50 in marine, and 35 to 40 in rail.

Mr. Benjamin: Where? In the department?

Mrs. Martin: Yes, in the investigation—

Mr. Benjamin: And what about the NTA? Are there any in there?

Mrs. Martin: The rail is the NTA one, at 35 to 40.

Mr. Benjamin: Oh. Not in your department. Your surface branch is—

Mrs. Martin: Is under NTA.

Mr. Benjamin: Do you not have a service branch in the department any more?

Mr. Angus: Not investigations, right?

Mrs. Martin: Yes, not investigations.

Mr. Angus: This is just the investigations staff.

Let me quickly turn to the joint jurisdiction between DND and the new board. Where do government jets fit into all this? My understanding is that they are operated by DND. Surely you are not suggesting that if a government jet crashes at a military airport—

Mr. Benjamin: Or anywhere else.

Mr. Angus: —that the new Transportation Accident Investigation Board would not have full jurisdiction.

Mrs. Martin: It might depend on who is on the plane! That was just an aside.

Après l'écrasement de Hinton, nous avons tous été à même d'entendre les entrevues des intéressés. Y a-t-il une raison pour laquelle le gouvernement ne les a pas considérées confidentielles?

Mme Martin: La protection des enregistrements contrôle aux termes de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne est bien sûr restée en vigueur.

M. Angus: Et nous sommes d'accord.

Mme Martin: Jusqu'ici, personne n'a demandé que le reste de l'information soit protégé. Peut-être voudrez-vous y songer lorsque vous entendrez des témoins.

M. Angus: Donc, le gouvernement ne l'a pas fait parce que personne ne le lui a demandé.

Mme Martin: Personne ne l'a demandé.

Si je puis revenir à vos premières observations concernant le personnel, seulement pour vous donner une idée: il y a environ 200 personnes à la division aérienne, de 45 à 50 au transport maritime et de 35 à 40 au transport ferroviaire.

M. Benjamin: Où? Au ministère?

Mme Martin: Oui, au service des enquêtes. . .

M. Benjamin: Et à l'Office national des transports? Y en a-t-il aussi?

Mme Martin: Le service ferroviaire, qui compte de 35 à 40 employés, fait partie de l'ONT.

M. Benjamin: Il ne fait pas partie de votre ministère. Votre direction des transports de surface. . .

Mme Martin: Relève également de l'ONT.

M. Benjamin: Votre ministère ne compte-t-il plus une direction des services?

M. Angus: Pas pour les enquêtes, n'est-ce pas?

Mme Martin: Effectivement, pas pour les enquêtes.

M. Angus: Nous ne parlons que des enquêteurs.

Permettez-moi de passer rapidement à la compétence conjointe du MDN et du nouveau bureau. Où se classent les avions du gouvernement dans tout cela? Si je comprends bien, c'est le MDN qui les exploite. Sûrement, vous ne laissez pas entendre que si un avion du gouvernement s'écrase à un aéroport militaire. . .

M. Benjamin: Ou ailleurs.

M. Angus: . . . que le nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport n'aura pas compétence pleine et entière.

Mme Martin: Cela pourrait dépendre de qui était à bord! Cette observation n'était qu'un aparté.

[Text]

I would have to turn to the officials for that, because in that particular case, Mr. Angus, I am not sure.

Ms Butler: In any situation where there is a mix that combined a military component and a civil component, such as an airport site or a train or whatever, then the board would have exclusive jurisdiction, but there would be agreements, we would expect, between the board and defence on how this investigation would be conducted.

Mrs. Martin: But I think the particular question here was if it was a government jet on a military airport. So it is basically all DND.

Ms Butler: It if is all DND, then DND has exclusive jurisdiction.

Mrs. Martin: Because a government jet for all intents and purposes is a DND vehicle.

Mr. Angus: Right. I think that might be one area we want to take a look at, because I am not sure if it is in the public interest to have the military investigating the crash of a Cabinet minister, for example. That perhaps should be in the public purview.

Mrs. Martin: Les likes that one.

Mr. Angus: Under the definition section in clause 2, when we come to "commodity pipeline", the definition clearly exempts any pipeline as defined in the National Energy Board Act. And I was shocked to find out that really is any pipeline.

If the principle of the bill is to separate the regulators from the inspectors, why has the government not moved to separate the regulators of natural gas pipelines from those who investigate any accidents?

Mrs. Martin: Basically there are only two pipelines in Canada right now, and there have been no accidents to date on those particular commodity pipelines.

Mr. Benjamin: Oh, yes, there has.

Mr. Angus: You are talking about the strict definition.

Mrs. Martin: For commodity pipelines.

Mr. Angus: But I am asking though why the government is not moving to ensure that there is a separation between the regulatory agency, the National Energy Board in this case, and investigations of any accidents of natural gas pipelines or any other pipelines other than those that are slurry pipelines for moving non-liquid components?

Mrs. Martin: You raise a very good question. It is one I had not considered before, Mr. Angus. Under the energy board, if there are any problems—with the pipelines, of course, it now comes under that minister's jurisdiction. I think it is something you may want to question some of your witnesses on; again something for consideration for the committee.

[Translation]

Il faudrait que je demande aux fonctionnaires, monsieur Angus, parce que je ne suis pas certaine dans ce cas.

Mme Butler: Dans toute situation réunissant un élément militaire et un élément civil, tel qu'un aéroport ou un train, ou quoi que ce soit, le bureau d'enquête aurait compétence exclusive, mais je suppose qu'il en arriverait à des ententes avec la Défense quant à la manière d'exécuter son enquête.

Mme Martin: Mais je crois que la question visait un avion du gouvernement sur un aéroport militaire. La situation relèverait donc fondamentalement de la Défense nationale.

Mme Butler: Si tout relève de la Défense nationale, alors le MDN a compétence exclusive.

Mme Martin: Parce qu'à toutes fins utiles, un avion du gouvernement est un appareil du MDN.

M. Angus: En effet. Je crois que c'est une question sur laquelle nous devons nous pencher, parce que je ne suis pas certain qu'il soit dans l'intérêt public de faire enquêter les militaires sur l'écrasement d'un avion transportant un membre du Cabinet, par exemple. L'enquête, dans ce cas, devrait peut-être être publique.

Mme Martin: Les aime bien cela.

M. Angus: À l'article 2, lorsqu'on arrive à la définition de productoduc, celle-ci exclut clairement tout pipeline défini dans la Loi sur l'Office national de l'énergie. J'ai été vraiment renversé de constater ce que peut être un pipeline.

Si l'on cherche par ce projet de loi à séparer la réglementation de l'inspection, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas pris des dispositions pour séparer les responsables de la réglementation des gazoducs de ceux qui enquêtent sur les accidents?

Mme Martin: Fondamentalement, il n'y a que deux pipelines au Canada à l'heure actuelle, et aucun accident n'est encore arrivé à l'un ou l'autre de ces productoducs.

M. Benjamin: Oui, il y en a eu.

M. Angus: Vous parlez de la stricte définition.

Mme Martin: Des productoducs.

M. Angus: Mais je demande quand même pourquoi le gouvernement ne fait rien pour s'assurer qu'il y ait une séparation entre l'organisme de réglementation, l'Office national de l'énergie dans ce cas, et quiconque enquête sur tout accident à un gazoduc ou pipeline autre que ceux qui servent au transport d'éléments non liquides.

Mme Martin: Voilà une très bonne question. Je n'y ai pas encore pensé, monsieur Angus. Pour ce qui est de l'office de l'énergie, s'il y a des difficultés... concernant les pipelines, la question relève bien sûr du ministre compétent. Vous voudrez peut-être interroger certains témoins à ce sujet; encore une fois, c'est une question que le Comité pourra étudier.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Mr. Angus: Following through on the principle that if, for example, it is the regulation that is at fault—the regulation was too lax in terms of construction—then if it is the board that handed down those regulations to the investigator we may not have a fully impartial or arm's-length review of that accident. We might want to consider that as a committee.

M. Pronovost: Madame la ministre, je pense que tout le monde admet au départ que, si le Bureau doit être véritablement efficace, les accidents doivent être portés le plus rapidement possible à son attention. Il y a une préoccupation importante quant à ce que vous avez prévu. Il semble, du moins pour l'instant, qu'il ne soit pas obligatoire pour le Canadien National ou pour Air Canada de rapporter au Bureau un accident important.

Étant donné que les enquêteurs peuvent faire leur travail beaucoup plus efficacement s'ils sont mis au courant très rapidement de tout accident important, ne serait-il pas intéressant d'examiner la possibilité de rendre obligatoire pour les compagnies d'aviation ou les compagnies de chemin de fer, à tout le moins les sociétés d'État, de rapporter tels types d'accidents au lieu de laisser au Bureau le soin de décider quels types d'accidents devraient être rapportés de façon obligatoire ou de façon optionnelle?

Il me semble que cette question devrait susciter une position assez ferme de la part du Bureau. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus, s'il vous plaît.

Mrs. Martin: Certainly under the CASB as it is now, as I mentioned earlier, the incidents that could cause possible accidents or transport occurrences are reportable, and the board knows often before Transport Canada knows; you will get a report within an hour because a reporting mechanism is set up.

The act does permit the setting up of a mandatory or voluntary reporting system. So it is in the act to set up regulations for the reporting of incidents, and I think you will find the board will be looking at this very closely within their mandate because that in fact is what gives them the incidents for them to operate upon. So they are going to be looking very closely at a type of a reporting mechanism.

Certainly it has worked in the aviation industry. The pilots report it; the air traffic controllers report it, passengers report it, people—

Mr. Angus: If you look at the stats, the engineers are not the ones who are using it.

Mrs. Martin: And reporting it.

M. Pronovost: Un mandat très large sera confié au Bureau. Actuellement, il y a des rapports qui sont obligatoires. Cependant, comme le Bureau va s'intéresser désormais à d'autres types d'accidents, beaucoup de gens au pays devront être sensibilisés à cette question-là. Ne

M. Angus: Selon le principe, que si, par exemple, le règlement est fautif—le règlement était trop vague en matière de construction—si alors c'est le Bureau qui a imposé ces règlements à l'enquêteur, le résultat n'est peut-être pas un examen parfaitement impartial de l'accident. En tant que Comité, nous voudrions peut-être y songer.

Mr. Pronovost: Madam Minister, I think that everyone agrees at the outset that if the board is to be truly efficient, accidents must be brought to its attention as quickly as possible. There is serious concern with regard to your provisions. It would seem, at least for now, that it is not mandatory for the Canadian National or for Air Canada to report major accidents to the Board.

Since the investigators can be much more efficient in the performance of their duties if they are informed of any major accident very rapidly, would it not be interesting to look at the possibility of making it mandatory for airlines or railway companies, or at least those that are state-owned, to report certain types of accidents rather than letting the board decide when accident reporting should be mandatory and when it should be optional?

It seems to me that such a question should cause the board to take a fairly firm stand. I would like to hear your comments about this, if I may.

Mme Martin: Avec le Bureau actuel de la sécurité aérienne, comme je l'ai déjà signalé, la déclaration des incidents qui pourraient causer des accidents est obligatoire et le Bureau en est souvent informé avant Transports Canada; le rapport est présenté dans l'heure parce que le mécanisme nécessaire est en place.

La loi permet de créer un système de déclaration obligatoire ou volontaire. La loi permet d'énoncer des règlements régissant la déclaration des incidents et vous serez à même de constater, je pense, que le Bureau étudiera cette question de très près parce que c'est ainsi qu'il est mis au courant des incidents et peut agir. Le Bureau va donc songer très sérieusement à un mécanisme de déclaration.

De toute évidence, cela fonctionne dans l'industrie aéronautique. Les pilotes font des déclarations; les contrôleurs du trafic aérien font des déclarations, et les passagers en font, les gens. . .

M. Angus: Si l'on étudie les statistiques, on constate que les mécaniciens ne sont pas ceux qui se servent de ce mécanisme.

Mme Martin: Ou qui font des déclarations.

Mr. Pronovost: The board will have a very broad ranging mandate. Some reports are already mandatory. However, since the board will also be dealing with other types of accidents, many people will have to be made aware of this new development. Would you not say that

[Text]

considérerez-vous pas que l'une des premières priorités du Bureau sera de renseigner très rapidement les organismes s'intéressant aux accidents de transport sur ce qui sera obligatoire et sur les conséquences pour les organismes qui ne rapportent pas ces accidents? Ne pensez-vous pas, madame la ministre, que c'est une question très importante et prioritaire pour le Bureau et que si elle n'est pas réglée, son travail s'en trouvera considérablement affecté?

Mrs. Martin: I am certain that will be the first area the board will approach when they are formed, because certainly it is the whole crux of their operation. Just as it is done in the air safety, the presentation or the notification of all those involved was done very early, and I think you will find the same thing. I am sure that the industries are talking now. They know that something is coming and they will be ready with recommendations as to how they can do it and what they can do to provide the information to the board.

The Chairman: We were referring to clause 31, the "may". Is there any reason why there could not be "shall" there? I think this is the clause Mr. Pronovost was questioning you on.

Instead of "may", if this is their business then it would give it a little more certainty. Is it just one of these drafting things, or was there some reason why it is "may" and not "shall"?

• 1135

Mrs. Martin: There is nothing to my knowledge that has made it "may" in there for a particular reason. It is something that, as you are looking through clause-by-clause, if you want to take into consideration as a committee. . .

Mr. Benjamin: Madam Minister, I want to return to this business of the interprovincial and international trucking. Under our Constitution that is federal jurisdiction. In the early 1950s the federal authority authorized the provincial authorities to look after it, but it is still federal jurisdiction. Who is going to do the investigating? Let us say a truck enters Canada from the United States, crosses through one province and into another—so it has crossed two provincial boundaries as well as the international boundary—and is in a crossing accident with a train. Who does the investigating?

Mrs. Martin: If the train was involved in it, then it would be under the mandate of the board.

Mr. Benjamin: I see. Has that been cleared with the provinces? Can they still conduct their own?

Mrs. Martin: This is where the board is mandated to enter into agreements with the province as far as investigation is concerned. It would have to be a joint one because of the trucking involved as well as the train. But it would be a joint investigation.

[Translation]

one the first priorities of the board will be to inform very rapidly the organizations concerned with transportation accidents about what will be mandatory and about the consequences of not reporting accidents? Would you not agree, Madam Minister, that this is a very important issue, indeed a priority for the board, and that if it is not dealt with, the work of the board will be seriously affected?

Mme Martin: Je suis convaincue que c'est la première question que le Bureau abordera dès qu'il aura été formé, parce qu'elle est au coeur de son fonctionnement. Comme dans le cas de la sécurité aérienne, la présentation ou l'information de tous les intéressés s'est faite très tôt, et je crois que vous constaterez qu'il en est ainsi. Je suis certaine qu'on en parle déjà dans les industries. Les intéressés savent qu'un changement est imminent et ils seront prêts avec leurs recommandations sur la façon de le faire et comment ils peuvent informer le Bureau.

Le président: Nous parlions de l'article 31, suivant lequel le Bureau «peut» faire différentes choses. Y a-t-il une raison pour ne pas dire «doit»? Je crois que c'est à ce sujet que M. Pronovost vous interrogeait.

Si c'est au Bureau de le faire, alors cela donnerait plus de certitude. S'agit-il seulement d'une question de rédaction, ou y a-t-il une raison de dire «peut» au lieu de «doit»?

Mme Martin: Il n'y a à ma connaissance aucune raison particulière qui explique la disposition facultative. C'est le genre de choses que vous voudrez peut-être prendre en considération au moment de l'examen article par article. . .

M. Benjamin: Madame la ministre, j'aimerais revenir sur cette question du camionnage interprovincial et international. D'après la Constitution, cette question est de compétence fédérale. Le gouvernement fédéral a permis aux provinces de s'en occuper au début des années 50, mais la question demeure de compétence fédérale. Qui effectuera les enquêtes? Disons qu'un camion arrive au Canada des États-Unis, traverse une province et pénètre dans une autre—ayant ainsi franchi deux frontières provinciales en plus de la frontière internationale—et entre en collision avec un train à un passage à niveau. Qui enquête?

Mme Martin: Si un train est impliqué, l'accident relève de la compétence du Bureau.

M. Benjamin: Je vois. A-t-on obtenu l'assentiment des provinces? Ces dernières peuvent-elles toujours effectuer leur propre enquête?

Mme Martin: C'est dans ce domaine que le Bureau est autorisé à conclure des accords avec les provinces pour ce qui est des enquêtes. Il faudrait que l'enquête soit conjointe parce que l'accident impliquerait un camion en plus du train. Mais l'enquête serait effectivement conjointe.

[Texte]

Mr. Benjamin: For example, I believe the bill says that where the board sees a situation that may lead to an accident. . . The federal regulations do not spell out that the extra set of wheels on a semi-trailer have brakes. When they come from the manufacturer they have brakes on them, but as soon as they wear out the owners and drivers just clip the little hoses and there are never any more brakes on those things.

That seems to me an inadequacy in the federal regulations. There is a situation that could cause an accident, especially when they are using those extra sets of wheels. Boy, they are loaded full, more than full sometimes. You have 13 jurisdictions running off in 13 different directions all over the lot. Since the provinces are not acting, can the TAIB move in on situations such as that?

Mrs. Martin: I do not have an immediate answer to that for you, Mr. Benjamin. I think you raise a good point and I think it is something that could be explored.

Mr. Benjamin: Let us say you have an accident between a truck and a train, and there is a large toxic spill or dangerous goods spill.

Mrs. Martin: You have one big investigation.

Mr. Benjamin: And is that entirely under the TAIB, or does the Department of the Environment move in?

Mrs. Martin: Certainly the Department of the Environment would have a very large role to play, a very large interest in this particular thing. But it would be under the jurisdiction of this board because it involves an accident taking place by train within the jurisdiction of the federal purview. So it would be there. But I am sure you would have observers from Environment, the trucking industry, the province, and certainly this board.

Mr. Benjamin: They would be stumbling all over each other at every site.

Mrs. Martin: That is why we need a very strong board—

Mr. Benjamin: You bet.

Mrs. Martin: —to make sure the investigation is well conducted.

Mr. Benjamin: Which brings me to the point of the strength of the board.

The Chairman: Before you switch, I have an interest from Mr. Langlois for a supplementary to your question. The more we can have of that after the first rounds, I think the better questioning there is. But it is a supplementary to Mr. Benjamin.

Mr. Langlois: It is strictly a comment on the trucking industry in Canada. You will remember that for the last four or five years there was an understanding between the

[Traduction]

M. Benjamin: Je crois, par exemple, que selon le projet de loi, si le Bureau est au courant de faits qui peuvent donner lieu à un accident. . . le règlement fédéral ne précise pas que l'essieu supplémentaire d'une semi-remorque doit être pourvu de freins. À la sortie de l'usine, ces essieux ont des freins, mais dès que les freins sont usés, les propriétaires et les chauffeurs se contentent de couper la canalisation et ces essieux n'ont jamais plus de freins.

Il me semble que la réglementation fédérale est inadéquate à cet égard. Voilà une situation qui pourrait causer un accident, surtout lorsqu'on se sert de cet essieu supplémentaire. Ces semi-remorques sont vraiment chargées, dépassant quelquefois la charge autorisée. Vous avez treize autorités qui s'en vont dans treize directions différentes. Puisque les provinces ne font rien, le Bureau d'enquête sur les accidents de transport ne peut-il pas se saisir de pareils cas?

Mme Martin: Je ne suis pas en mesure de vous répondre immédiatement, monsieur Benjamin. Votre question est très valable et je pense qu'on pourrait l'étudier.

M. Benjamin: Supposons qu'à la suite d'un accident entre un camion et un train, il y ait déversement de matières toxiques ou dangereuses.

Mme Martin: Il y aurait une très grande enquête.

M. Benjamin: Qui relèverait uniquement du Bureau d'enquête sur les accidents de transport, ou le ministère de l'Environnement entre-t-il en scène?

Mme Martin: Sans aucun doute, le ministère de l'Environnement aurait un rôle très important à jouer, il s'intéresserait de très près à une situation de ce genre. Mais l'affaire relèverait de la compétence du Bureau parce qu'il s'agit d'un accident impliquant un train et que le train relève de la compétence fédérale. Le Bureau y serait donc. Mais soyez assuré qu'il y aurait des observateurs de l'Environnement, de l'industrie du camionnage, de la province et sûrement du Bureau.

M. Benjamin: Ils se marcheraient sur les pieds à l'emplacement de chaque accident.

Mme Martin: C'est pourquoi il faut que le Bureau ait les pouvoirs nécessaires. . .

M. Benjamin: À n'en pas douter.

Mme Martin: . . . pour s'assurer que l'enquête est bien effectuée.

M. Benjamin: Ce qui m'amène à la question des pouvoirs du Bureau.

Le président: Avant que vous ne changiez de sujet, M. Langlois désire poser une question supplémentaire. Plus il y a de questions supplémentaires après la première ronde, meilleur à mon avis est l'échange. Mais cette question fait suite à celle de M. Benjamin.

M. Langlois: C'est seulement une observation concernant le camionnage du Canada. Vous vous souviendrez qu'il y a depuis quatre ou cinq ans une

[Text]

federal government and the provincial government regarding implementation of safety measures on the highway for the trucking companies. I think it would be useful, and I would like to make a suggestion, Mr. Chairman, that we hear from the officials from the Department of Transport so we can have more clarification on this item.

Mr. Benjamin: I do not think an agreement has been reached yet, so if the implementation—

The Chairman: We have heard about the memorandum of understanding, and actually, Mr. Langlois, that is without the precise definition of the witness. We are going to be talking about witnesses and defining them, so that would be a good time to tie that down.

• 1140

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a further question on the whole matter of the board and its powers, and I agree it should have a lot of power. But I question this: with a five-member board and four areas of transportation under their jurisdiction, you could have 10 investigations going on at the same time in one mode and have only one or two board members on that mode, which makes me wonder if five is sufficient. I know there is the argument about getting it too big and unwieldy, but it seems you are going to have a backlog of final reports coming out of the board because of just the kind of load they are going to have. How strong is the government on this? Would they be amenable to a seven- or nine-member board instead of five? In air you are going to get a lot of reporting; it will be the biggest one, and it seems to me you are going to need more than one board member in that area.

Mrs. Martin: If I can go back, first of all just a comment on the question, getting back to the trucking again and to your point about the brakes, for instance, Mr. Benjamin. If an accident occurs then the investigation on that accident would include the capability of the truck to stop in time, what caused the truck to run into the train or not get off the track in time, for instance. Any deficiencies within the truck and the trucking industry as contributing to the cause of the accident would be within the jurisdiction of the board to make recommendations on. So it would come back into the trucking industry from that point of view. So there is an area—

Mr. Angus: Only if it hit a train, though.

Mrs. Martin: Yes. But—

Mr. Angus: I am serious. If it was a stand-alone accident—

Mrs. Martin: Still, the fact that it was involved when those recommendations came out would go to the trucking industry, regardless. So there is an avenue to get

[Translation]

entente entre les gouvernements fédéral et provinciaux au sujet de l'application des mesures de sécurité routière aux compagnies de camionnage. Je crois qu'il serait utile et j'aimerais suggérer, monsieur le président, que nous convoquions les fonctionnaires du ministère des Transports pour obtenir plus de précisions à ce sujet.

M. Benjamin: Je ne pense pas que l'on ait conclu une entente, donc si l'application. . .

Le président: Nous avons entendu parler du protocole d'entente et en fait, monsieur Langlois, cela n'entre pas dans la définition précise de témoin. Nous allons parler des témoins et les définir et ce sera alors le moment de régler cette question.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai encore une question à poser au sujet de la question des pouvoirs du Bureau, et je conviens qu'il doit en avoir suffisamment. Mais j'ai un doute: avec un bureau de cinq membres et quatre modes de transport qui relèvent de lui, on peut avoir dix enquêtes en cours en même temps au sujet d'un seul mode de transport et seulement un ou deux membres qui s'en occupent; je me demande donc si cinq membres suffiront à la tâche. Je sais que le Bureau ne doit être ni trop nombreux, ni trop lourd, mais il me semble que la publication des rapports définitifs sera retardée à cause de la charge de travail du Bureau. La position du gouvernement est-elle ferme à ce sujet? Accepterait-il un Bureau de sept ou neuf membres au lieu de cinq? Il y aura beaucoup de rapports sur le transport aérien; ce domaine sera le plus important et il me semble qu'il faudra plus qu'un membre pour s'en occuper.

Mme Martin: Si vous voulez bien me permettre de revenir en arrière, j'aimerais dire un mot sur la question du camionnage et sur l'exemple que vous avez évoqué, M. Benjamin, au sujet des freins. En cas d'accident, l'enquête porterait sur la capacité du camion de s'arrêter à temps, sur la cause de la collision ou sur la raison pour laquelle le camion ne s'est pas dégagé de la voie ferrée à temps, par exemple. Tout défaut du camion ou toute faiblesse de l'industrie du camionnage ayant contribué à la cause de l'accident relèverait de la compétence du Bureau, et celui-ci pourrait formuler des recommandations à ce sujet. Ainsi, de ce point de vue, le Bureau exercerait de nouveau sa compétence sur l'industrie du camionnage. Donc, il y a un domaine. . .

M. Angus: Mais seulement si le camion se fait happer par un train.

Mme Martin: Oui. Mais. . .

M. Angus: Je suis sérieux. Si l'accident implique un seul véhicule. . .

Mme Martin: Néanmoins, le fait que le camion est en cause dans ces recommandations aurait un écho dans l'industrie du camionnage. Il y a donc un moyen de faire

[Texte]

some information back to the trucking industry. Or a near occurrence—a very close call would still open the opportunity for investigation on it.

To get back to the ten investigations on the board and the one board member, you will remember that the legislation states that the five-member board will act collectively, so it will be all five members that will be looking at those reports coming up. The load will be on the investigators and the director of investigation, and hopefully we would not have 10 major ones going on at the same time, because the board is going to be bringing through safety recommendations that are going to stop these things from happening in the future.

There is a provision within the board to hire additional people that may be necessary to work in conjunction with the board to answer workloads. We have not limited them not to be able to hire part-time people if the need occurs. The board will be meeting collectively to make those decisions. It will not be the one air person or the two air persons or the one rail or the one marine; they will be working as a group. Certainly the investigation we have done and the consultations we have had feel that a five-member board can handle it.

Mr. Benjamin: Lots of luck.

Mr. Wilbee: When I hear the discussion today, the crux of the whole thing or one of the major problems we are looking at is the area of jurisdiction and areas of authority. What I am thinking of in a specific example is a few years ago a B.C. government ferry was in a collision with a pleasure boat in Howe Sound and there was a long delay in initiation of inquiries and so on. Again following on that previous discussion, if we have five people who are investigating air and sea, are they going to concern themselves with a small accident such as a government ferry crushing a pleasure craft? Is this a federal jurisdiction or is this provincial? Which department of government? I think we will have to define the areas of jurisdiction; otherwise, we are going to be caught up in the dispute between the various departments and levels of government.

Mrs. Martin: Again, the five people are not doing the investigation; they are ruling on the investigative reports that come forward to them. So the volume of the work that has to be done on that investigation is done by the investigative staff itself. So it is not that they are going to be every day into the investigative side; it will be the review of the reports, and that load could get heavy.

• 1145

But again, to maintain the autonomy of the board they have the right to decide the investigations that need to be done in order to come up with recommendations to

[Traduction]

parvenir l'information aux camionneurs. Ou un accident évité de justesse donnerait quand même lieu à enquête.

Pour en revenir aux dix enquêtes en cours en même temps et à l'unique membre du Bureau, vous vous souviendrez que selon le projet de loi, le Bureau de cinq membres agira collectivement; les cinq membres se pencheront donc tous sur les rapports qu'ils recevront. La charge de travail reposera donc sur les enquêteurs et sur le directeur des enquêtes et l'on espère qu'il n'y aura pas dix grandes enquêtes en cours en même temps, parce que le Bureau fera des recommandations en matière de sécurité qui empêcheront ce genre de choses de se reproduire à l'avenir.

Il est loisible au Bureau d'engager du personnel additionnel au besoin, pour l'épauler en cas de surcharge. Il n'est pas interdit au Bureau d'engager du personnel à temps partiel au besoin, mais la décision en la matière doit être collective. Le Bureau ne se composera pas d'un ou de deux membres pour le transport aérien et d'un autre pour le transport ferroviaire ou maritime; les cinq membres travailleront ensemble. Selon les enquêtes et les consultations que nous avons tenues, nous pensons qu'un Bureau de cinq membres suffira à la tâche.

M. Benjamin: Bonne chance.

M. Wilbee: En écoutant les discussions d'aujourd'hui, il me semble que le principal problème, ou un des principaux problèmes à étudier, est la question de la compétence et des pouvoirs. Je pense à un exemple précis. Il y a quelques années, un traversier du gouvernement de la Colombie-Britannique a abordé une embarcation de plaisance dans le détroit de Howe, et beaucoup de temps s'est écoulé avant qu'il y ait eu une enquête. Encore une fois, pour faire suite à la discussion antérieure, si nous avons cinq personnes pour enquêter sur les accidents aériens et maritimes, vont-ils se préoccuper d'un petit accident comme un traversier du gouvernement qui éperonne une embarcation de plaisance? La question serait-elle de compétence fédérale ou provinciale? Quel ministère du gouvernement? Je pense que nous devons définir la compétence car autrement, il y aura des conflits entre les divers ministères et paliers de gouvernement.

Mme Martin: Encore une fois, ce ne sont pas ces cinq personnes qui enquêteront; elle prendront des décisions en se basant sur les rapports d'enquête qu'elles auront reçus. La charge du travail à exécuter pour enquêter sur les incidents incombe donc aux enquêteurs. Les membres du Bureau ne s'occuperont pas des enquêtes tous les jours; ils se contenteront d'étudier les rapports et cette tâche pourra devenir considérable.

Mais là encore, pour garantir l'autonomie du Bureau, il a le droit de décider de la tenue d'une enquête afin que les recommandations qui en résultent puissent conduire à

[Text]

ensure that the safety measures are taken to prevent these accidents from happening in the future.

Mr. Wilbee: Will the government or others make suggestions as to initiation of investigation?

Mrs. Martin: Certainly the Governor in Council has the ability to call for an inquiry. They can go to the board and ask the board to inquire. If the board themselves have not made the inquiry, there is provision within for the Governor in Council to go to them and say they want this investigated, and the board has the right to call a public inquiry into any accident if they feel it is necessary. The chairman has the authority to designate an individual who may not be a member of the board, may not be one of the investigators, to chair that public inquiry. So again there is an opportunity to share the workload.

The Chairman: On this concern about the number, obviously we are going to be hearing evidence on that, and we hope to call in time someone from the National Transportation Safety Board of the United States. But Mr. Angus asked earlier, Madam Minister, for some facts and figures. Surely within the department—and if not, it might be simpler for you to get at this stage—we could get before us, as we get into our hearings, how the thing is broken down in the States. They have five, I understand. That was the model. What has been their workload and what has their case problem been? How has it worked there? Could we have that just in a fact-sheet way before we actually call someone from that board? It would help, I think.

Mrs. Martin: Certainly. We would be glad to provide that, Mr. Chairman.

Mr. Malone: I want to make three comments. One is to agree with Mr. Angus. I find it is a serious question to ask that the National Energy Board, who regulate pipelines, also be the investigator of pipelines. Pipeline accidents do occur. They may not always be occurring in a situation of interprovincial pipelines, but there are pipeline accidents. It seems to me to be a fundamental flaw to ask the regulator who puts the regulations respecting that mode of transportation in place also to be the inspector in the case of an accident.

I wanted to express my agreement. There may be arguments that will come later. We will hear witnesses. We will take that.

The other one I want to agree with is Mr. Benjamin's comments on international and interprovincial transportation. When he makes the comment that the federal government has allowed that duty to become provincial, and he mentions the 1950s as a date for that transaction of duty from the federal jurisdiction to a provincial obligation or possibility, there is a tremendous

[Translation]

l'adoption de mesures de sécurité propres à empêcher que de tels accidents se reproduisent à l'avenir.

M. Wilbee: Le gouvernement et d'autres instances pourront-ils demander au Bureau de lancer une enquête?

Mme Martin: Le gouverneur en conseil est certainement habilité à réclamer la tenue d'une enquête. Il peut s'adresser au Bureau et lui demander d'entreprendre une enquête. Si le Bureau lui-même n'a pas engagé d'enquête, le projet de loi renferme une disposition autorisant le gouverneur en conseil à demander au Bureau de faire enquête et le Bureau lui-même a le droit de tenir une enquête publique sur tout accident s'il le juge nécessaire. Le président peut désigner un particulier comme président de cette enquête publique, même si cette personne n'est ni membre du Bureau ni l'un des enquêteurs.

Le président: En ce qui concerne le nombre, les témoins que nous entendrons nous en reparleront certainement, et nous espérons par ailleurs faire venir quelqu'un du National Transportation Safety Board des États-Unis. Madame la ministre, M. Angus vous a réclamé plus tôt quelques faits et chiffres. Votre ministère dispose certainement des renseignements—et sinon, ce serait peut-être plus facile de les obtenir maintenant—de sorte que nous puissions, au fil de nos audiences, apprendre comment cela se fait aux États-Unis. J'ai cru comprendre qu'ils en ont cinq. C'était notre modèle. Quelle a été la charge de travail là-bas et combien d'enquêtes y a-t-il eu? Est-ce que le système fonctionne bien? Pourrions-nous avoir ces quelques renseignements avant que nous ne convoquions des témoins du National Transportation Safety Board? Cela nous serait très utile, il me semble.

Mme Martin: Certainement. Nous nous ferons un plaisir de vous fournir ces renseignements, monsieur le président.

M. Malone: J'aimerais faire trois observations. D'abord, je suis d'accord avec M. Angus. Il me semble plutôt curieux que nous demandions à l'Office national de l'énergie, qui réglemente les pipelines, de faire enquête aussi sur les accidents pipeliniers, qui surviennent à l'occasion. Les accidents ne touchent pas toujours les pipelines interprovinciaux mais il y a des accidents. Il me semble que c'est une grave erreur de demander à l'organisme chargé de la réglementation d'un mode de transport, d'entreprendre aussi les enquêtes en cas d'accident.

Je tenais à dire que je suis d'accord avec cette observation. Les arguments seront peut-être présentés plus tard. Nous entendrons des témoins. Nous examinerons entre autres cette question.

J'aimerais aussi exprimer mon accord avec l'intervention de M. Benjamin sur le transport international et interprovincial. Il a dit que dans les années 50, le gouvernement fédéral a cédé ces domaines de compétence aux provinces, mais le secteur des transports a énormément évolué depuis. À l'époque, nous transportions surtout des matières premières brutes alors

[Texte]

difference in transportation between then and now. Then we basically dealt more in raw commodity products and today we are dealing so much with dangerous chemicals and these kinds of sensitive items. I would think it is worthy of our consideration that we take another look at the question of the federal role in the investigation of interprovincial and international trucking, if for no other reason than environmental concerns.

The final point, because I have agreed with my friends twice—I must disagree with them at least once—

Mr. Benjamin: For a minute I thought I was doing something wrong.

Mr. Malone: Those who would argue we should have nine members on the board instead of five... I think there comes almost an implicit presumption that the board does the bulk of the work, rather than those below them. I believe the board at some point becomes larger than necessary, and unwieldy in its nature. If you have a nine-member board that is trying to investigate the evidence that is there by all of the directors, I very strongly would concur that five is a more appropriate number. We have witnesses coming. We will hear evidence on that. That is an ongoing discussion. But I guess I want to take this time to send three early signals on this. My instinct at the moment would be to say, stick with a more simplistic board and I think you will get better and clearer direction than you will with a large board. Whenever you get groups together, there is almost a human instinct that says you are not doing your job unless somehow you disagree with somebody. I think you can have a more cohesive report, easier to understand, with five than you will with nine.

• 1150

Mr. Benjamin: A week ago, and the week before, a severe checking of trucks was carried on at four border crossing points in Ontario. A very scary high percentage of them had to be yanked off the road. Either there was something wrong with the truck or there was improper handling of cargo and the mixing of dangerous goods with food products, that sort of thing.

A year and a half or so ago they stopped every truck on the road at Golden, B.C., and something like 50% of them were either tagged for repairs or hauled off the road. It is obvious the provinces are not enforcing even their own regulations.

Nowadays, when you have trucks that cross five or six provinces in three or four days and then down into the States, I do not think we can leave this to the provinces any longer. I understand one province is now refusing to discuss the reciprocal agreements supposed to be reached even before Bill C-19 was passed.

[Traduction]

qu'aujourd'hui, nous transportons des produits chimiques et d'autres marchandises dangereuses. À mon avis, il serait bon que nous réexaminions la responsabilité du gouvernement fédéral en matière de camionnage interprovincial et international, ne serait-ce que pour tenir compte de considérations d'ordre environnemental.

Enfin, puisque j'ai déjà été d'accord deux fois, je me dois prendre le contre-pied au moins une fois. . .

M. Benjamin: Pour un instant, j'ai cru avoir perdu le tour.

M. Malone: À ceux qui soutiennent que le Bureau devrait compter neuf membres plutôt que cinq, je répondrais qu'ils semblent supposer que le Bureau fera le gros du travail plutôt que son personnel. Je crains que le Bureau ne prenne une expansion indue et que son embonpoint ne l'empêche de fonctionner efficacement. Si tous les membres du Bureau doivent examiner tous les éléments d'information au dossier, je suis parfaitement d'accord pour dire qu'il est préférable que le Bureau compte cinq membres plutôt que neuf. Nous entendrons des témoins, ils aborderont cette question. La discussion se poursuivra. J'aimerais toutefois profiter de cette occasion pour faire trois mises en garde. Mon instinct me dit que nous devrions pour l'instant nous en tenir à un Bureau restreint qui sera mieux en mesure de fonctionner plus efficacement et avec plus de cohérence. Quand le travail se fait en groupe, il est presque inévitable que chacun en vienne à croire qu'il fait mal son travail si l'unanimité règne toujours. J'estime que le Bureau pourra présenter des rapports plus cohérents, plus faciles à comprendre, s'il compte cinq membres plutôt que neuf.

M. Benjamin: La semaine dernière, et la semaine avant cela, une vérification très rigoureuse des camions a été effectuée à quatre postes frontaliers en Ontario. On a dû interdire de circuler à un pourcentage très élevé et très inquiétant de ces camions. Ou bien le camion n'était pas en bon état ou bien le conducteur manipulait improprement la cargaison en mêlant, par exemple, substances dangereuses et produits alimentaires.

Il y a un an et demi environ, tous les camions passant à Golden en Colombie-Britannique ont été arrêtés et il me semble que l'on a apposé des étiquettes indiquant la nécessité de réparation, ou encore interdit la route à environ la moitié d'entre eux. Il est manifeste que les provinces ne font même pas respecter leurs propres règlements.

De nos jours, quand les camions traversent cinq ou six provinces en trois ou quatre jours avant de descendre vers les États-Unis, j'estime qu'il est temps de reprendre cette responsabilité aux provinces. Je crois savoir qu'une province refuse maintenant de discuter des accords réciproques qui devaient être conclus avant même l'adoption du projet de loi C-19.

[Text]

You still have a multiplicity of jurisdiction, a variety of rules and regulations, and I do not see how we can allow that to continue. One of these days a big semi-trailer travelling interprovincially with four or five licence plates on it is going to plow into an apartment block or something. Everybody would be wringing their hands, because enforcement and maintenance and whatnot are not being carried out. It is common knowledge.

Mrs. Martin: Mr. Benjamin, the fact that the trucks were stopped at the border coming across shows that the province was applying the regulations and looking at what was coming into the country. The majority of them, as I understand, they did not have the proper labelling, the proper papers necessary to come across. But the fact that the provinces acted here shows they are concerned and have done it.

As you remember, we have the National Safety Code, which is going to be implemented fully by January 1, 1990. That will make safety standards across Canada uniform as far as the trucking industry is concerned, but it will be enforced by the provincial governments under the Constitution that we have now.

As a transport committee, this is something that perhaps the chairman and yourself would like to talk about. Certainly it is coming in. We will have the safety standards, and we will have an opportunity. Six months down the road if you feel the provinces are not doing what they should be doing, then you have an opportunity to discuss it and come up with recommendations.

The Chairman: We have had a lot of discussion before, and undoubtedly it is going to be before us again, Madam Minister.

Mr. Dionne: Madam Minister, if we could go back to clause 2 for a moment with regard to definitions, "commodity pipeline" is defined but there is no definition of commodity. Do you have such a definition?

Mrs. Martin: I will have to turn to the staff for that one, Mr. Dionne.

Ms Butler: A commodity pipeline could carry ammonia, chlorine, super-heated steam, carbon dioxide gas, slurry, coal, iron ore or potash. There are currently two commodity pipelines in Canada that carry super-heated steam, and there have been no accidents to date.

Mr. Dionne: Why are the National Energy Board pipelines exempted from this legislation?

Ms Butler: NEB pipelines have already been separated from the ordinary transportation scene as they are regulated not under the NTA but under the National Energy Board.

[Translation]

Il existe toujours un partage très fragmenté des responsabilités, une grande diversité de règles et de règlements et je ne vois pas comment nous pouvons permettre que cette situation se poursuive. Un de ces jours, une grosse semi-remorque munie de plaques d'immatriculation de quatre ou cinq provinces ira donner du nez dans un immeuble à appartements ou autre chose du genre. Chacun devrait ressentir une vive inquiétude parce que les règlements d'entretien, entre autres, ne sont pas respectés. Chacun le sait.

Mme Martin: Monsieur Benjamin, le fait que les camions soient arrêtés à la frontière démontre bien que la province appliquait les règlements et examinait les cargaisons entrant au pays. Dans la majorité des cas, les camions n'avaient pas les bonnes étiquettes ou les papiers requis pour traverser la frontière. Or, le fait que les provinces aient agi illustre bien qu'elles se préoccupent de la question et prennent des mesures.

Comme vous le savez, le Code de sécurité national entrera pleinement en vigueur le 1^{er} janvier 1990. Les normes de sécurité s'appliquant au secteur du camionnage seront donc les mêmes partout au Canada mais l'application de ce code de sécurité incombera aux gouvernements provinciaux comme le prévoit la constitution actuelle.

Puisque vous êtes le Comité des transports, vous voudrez peut-être étudier cette question. Le code sera adopté très bientôt. Nous disposerons des normes de sécurité et nous aurons l'occasion d'en vérifier l'efficacité. Dans six mois, si vous trouvez que les provinces s'acquittent mal de leurs responsabilités, vous pourrez vous pencher sur la question et formuler des recommandations.

Le président: Nous en avons discuté longuement avant que ce code ne soit instauré et nous en ferons sans doute un nouvel examen, madame la ministre.

M. Dionne: Madame la ministre, j'aimerais que nous reparlions brièvement de la définition de productoduc qui se trouve à l'article 2 parce qu'on ne donne aucune définition du terme «produit». Existe-t-il une telle définition?

Mme Martin: Je devrai demander à mes collaborateurs de répondre à cette question, monsieur Dionne.

Mme Butler: Un productoduc pourrait transporter de l'ammoniac, du chlore, de la vapeur surchauffée, du gaz carbonique, de la boue d'émouillage, du charbon, du minerai de fer ou de la potasse. Il existe actuellement au Canada deux productoducs qui transportent de la vapeur surchauffée et il n'y a encore eu aucun accident.

M. Dionne: Pourquoi les pipelines réglementées par l'Office national de l'énergie sont-elles exemptées de cette loi?

Mme Butler: Les pipelines réglementées par l'ONE étaient déjà exclues puisqu'elles sont réglementées non pas par l'Administration nationale des transports mais bien par l'Office national de l'énergie.

[Texte]

[Traduction]

• 1155

Mr. Dionne: But why? I guess in the battle of the bureaucrats the National Energy Board won.

I have one other question, about the power of the investigator vis-à-vis health practitioners. Paragraph 19.(8)(c) says:

where the investigator believes on reasonable ground that a physician or other health practitioner has information concerning a patient that is relevant to the investigation and the physician or practitioner may be compelled under the law of the province in which the physician or practitioner practises to provide that information, by notice in writing signed by the investigator, require the physician or practitioner to provide that information to the investigator. . .

It seems to me we are setting up a double standard in that subclause, where the health practitioners in some provinces may be compelled to give the information whereas in other provinces they are not compelled to do so. It would seem to me preferable that we use a uniform standard across the country, and I would like to hear the minister's comments on that. If the minister would like to come back to it at another session, I am prepared to agree to that.

Mrs. Martin: Mr. Dionne, I thank you for the opportunity to come back on that. I see the point you are making is "compelled under the law of the province", which could bring a different standard. I think it is something worth looking at, and if you could leave that with me—

Mr. Dionne: I would also leave a suggestion with you that perhaps an additional paragraph should be put in there, where federal jurisdiction can compel all or none.

Mrs. Martin: Perhaps that is something you could deal with as a committee, again, when we come to the amendments at clause-by-clause consideration.

The Chairman: The only thing I was going to supplement was I think Mr. Dionne has a good point. "Commodity pipeline" is the same in the definition of this bill as defined in the National Transportation Act, but of course there is no word defining "commodity". —What were you reading from?

Mrs. Butler: Some notes my staff gave me, which we will provide to the committee.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Madame la ministre, je tiens à me joindre aux autres membres du Comité pour vous offrir mes félicitations pour votre nomination.

Mon propos portera sur le paragraphe 7(1) qui traite du but du Bureau. Le but du Bureau est évidemment de promouvoir la sécurité des transports. Comme d'autres députés, je me demande pourquoi on n'a pas ajouté quelque chose sur l'application de l'alinéa d). On dit que

M. Dionne: Et pourquoi donc? C'est sans doute que les bataillons de bureaucrates de l'Office national de l'énergie ont gagné.

J'aimerais poser une autre question au sujet des pouvoirs de l'enquêteur à l'égard des praticiens de la santé. L'alinéa 19.(8)c) dit:

exiger d'un médecin ou autre professionnel de la santé, dans la mesure où ils peuvent y être contraints par le droit de leur province d'exercice, les renseignements, relatifs à leurs patients, qui, à son avis, sont utiles à son enquête ou susceptibles de l'être. . .

Il me semble que cet alinéa consacre un système de deux poids deux mesures, puisque dans certaines provinces, les praticiens de la santé peuvent être contraints de communiquer des renseignements alors qu'ils n'y sont pas tenus dans d'autres. Il me semble préférable d'utiliser des normes uniformes partout au pays et j'aimerais savoir ce qu'en pense la ministre. Si elle préfère répondre lors d'une autre réunion, cela me conviendrait.

Mme Martin: Monsieur Dionne, je vous remercie de me donner l'occasion de revenir sur cette question. Vous insistez sur l'expression «contraints par le droit de leur province d'exercice» ce qui ferait intervenir une norme différente. Ce serait peut-être bon que nous y regardions de plus près et je prends bonne note de votre question. . .

M. Dionne: Je vous proposerais d'insérer un alinéa additionnel qui prévoirait que le gouvernement fédéral peut contraindre toutes les provinces ou encore aucune d'elles.

Mme Martin: Votre comité pourra peut-être se saisir de cette question lorsqu'il fera l'examen article par article du projet de loi.

Le président: J'allais tout simplement ajouter qu'à mon avis, M. Dionne a fait valoir un argument valable. La définition de «productoduc» est la même que dans la Loi nationale sur les transports mais il n'y a jamais eu de définition du terme «produit». Que lisiez-vous?

Mme Butler: Quelques notes que mon personnel m'a remises et que je remettrai à mon tour au Comité.

Mrs. Pierrette Venne, (Saint-Hubert): Madam Minister, like the other members of the committee, I too would like to congratulate you on your appointment.

I would like to comment on subclause 7.(1) which deals with the object of the Board. The object of the Board is obviously to advance transportation safety. Like some of my colleagues, I wonder why no provision was added with respect to the implementation of paragraph

[Text]

le Bureau fait également des recommandations. Pourquoi ces recommandations ne sont-elles pas nécessairement mises en application? Elles ne figureront que comme recommandations. Le ministre des Transports n'est pas obligé de les appliquer ou de les faire appliquer.

Je trouve qu'on devrait pouvoir modifier les lois conformément aux recommandations qui seront faites, du moins les lois fédérales.

Mrs. Martin: Certainly as far as the recommendations on the safety aspects are concerned the minister must reply to the House within 90 days on how they have been implemented. So there is a responsibility on behalf of the minister to reply to that. He does not necessarily have to apply every recommendation, but he must respond as to why he does not. So there is a provision there.

Mme Venne: Oui, je sais, mais je me demande pourquoi il n'est pas obligé de mettre en application ces recommandations-là, tout au moins dans les lois fédérales. Je sais que ce n'est pas prévu dans la loi, mais pourquoi ne pourrait-on pas le prévoir? Je ne parle pas du fait qu'il doit répondre dans les 90 jours, mais bien des recommandations. Car il n'est pas obligé de les mettre en application.

• 1200

Mrs. Martin: No, and he is not obliged, because the board is making representation and recommendations based on their findings as to what they may think is necessary. But the final responsibility for safety lies with the Minister of Transport, and it is under his jurisdiction that safety regulations are drafted and applied. This is an agency that is investigating and making recommendations only, but they do not have the powers of law.

The Chairman: It is still not binding the minister totally, obviously—

Mrs. Martin: That is right.

The Chairman: —to give him a little flexibility, I guess, which they have done in the past.

Colleagues, I have one other questioner, and that is Mr. Angus. Just as a short conclusion, I think we have had an interesting exploration here in an initial way, and I want to compliment members on their questions and the brevity of the exchanges. But I had better let Mr. Angus finish.

Mr. Angus: I want to say, Madam Minister, that this is a breath of fresh air. In my experience here, it is the first time we have really had a minister come forward who has been as open as you have been in terms of clearly indicating the willingness to rethink aspects. I think it is an important start to our review of Bill C-2 because we know that, unlike in previous situations, there is not the heavy hand of the minister in the background pulling the strings. You want to see coming out of these committee hearings the best possible bill, and I want to compliment you on the approach you have taken. I know it is going to

[Translation]

(d). It says that the Board also makes recommendations. Why was it not specified that these recommendations must be implemented? They will only be recommendations. The Minister of Transport is not obliged to implement them or to have them implemented.

I believe that power should be given to amend legislation, at least federal legislation, to reflect the recommendations.

Mme Martin: En ce qui concerne les recommandations touchant à la sécurité, le ministre doit, dans les 90 jours, rendre compte à la Chambre de leur mise en oeuvre. Ainsi, le ministre doit en rendre compte. Il n'est pas tenu de donner suite à toutes les recommandations mais il doit motiver sa décision s'il ne le fait pas. Une des dispositions du projet de loi le prévoit.

Mrs. Venne: Yes, I know, but I wonder why he is not obliged to implement those recommendations, at the very least in federal legislation. I know it is not provided for in the Act, but why shouldn't we correct that? I am not speaking of the fact that he must report within 90 days but of the recommendations themselves. He is not compelled to implement them.

Mme Martin: Non, et il n'y est pas tenu parce que le Bureau formule des commentaires et des recommandations sur les mesures qu'il juge nécessaires à la lumière de l'enquête. Mais c'est au ministre des Transports qu'il incombe au bout du compte d'assurer la sécurité et c'est selon ses instructions que les règlements en matière de sécurité sont rédigés et appliqués. Cet organisme fera des enquêtes et formulera des recommandations mais n'aura aucun pouvoir juridique.

Le président: Cela ne lie pas tout à fait le ministre, afin manifestement. . .

Mme Martin: C'est exact.

Le président: . . . de lui laisser une certaine marge de manoeuvre comme cela se faisait par le passé.

Chers collègues, il me reste un nom sur la liste et c'est celui de M. Angus. En guise de conclusion, j'aimerais dire que nous avons eu des échanges très intéressants pour une première réunion et je tiens à féliciter les députés qui ont su limiter la longueur de leurs questions. Je vais maintenant accorder la parole à M. Angus.

M. Angus: Madame la ministre, je tiens à dire que vous êtes comme une bouffée d'air frais. C'est bien la première fois, à ma connaissance, qu'un ministre ait été aussi franche que vous l'avez été et aussi ouverte à la possibilité de repenser certains éléments du projet de loi. J'estime que c'est un excellent début pour notre examen du projet de loi C-2 parce que nous savons que, contrairement à ce qui se faisait par le passé, il n'y aura pas la main de fer du ministre tirant sur les rênes en coulisse. Vous voulez que les audiences du comité servent à façonner le meilleur projet de loi possible et je tiens à vous féliciter de cette

[Texte]

make our job not only a lot easier, but a lot more interesting.

Mrs. Martin: Thank you, Mr. Angus.

Mr. Benjamin: I will let you know later. I want to see how long this lasts.

Mrs. Martin: I thought I had won that one.

The Chairman: I must say, Mr. Angus, you always are a delightful contributor to the discussions of this committee and, in spite of adversity from time to time, have that interesting, idealistic concept of fairness and equity. Let us see where we are when we get into clause by clause later down the road.

Especially because there are so many new members here, I do want to accentuate what Mr. Angus said to the minister for her answers. Where she had an answer, she gave it, and where she wanted to get some more information, her staff came prepared. It was a healthy exposure also for all members who participated. I think most of them, for the first time in my experience, actually must have read some of the black book to pose their questions. They were short, succinct, and they had a point. I am hoping we can keep that up, certainly in legislation where there is no real partisan ideology involved.

I want to thank you very much. We have concluded this portion, and we are not going to have you back, at the moment anyway. But I do want to meet very briefly in camera just to discuss the next witnesses for Tuesday. I know there are some in the room right now, and they will be getting a phone call this afternoon, and certainly the chairman—I think I can take the liberty—will confirm it in the in camera meeting. There is a problem we have to discuss, and I hope we can dispose of it very quickly.

We have the chairman of the Canadian Aviation Safety Board and the executive director here in the audience. I am quite sure you will be getting a call to be here on Tuesday. That will not perhaps completely fill the docket on Tuesday morning or afternoon, and that is what I want to talk to members about right now.

This public committee stands adjourned.

[Traduction]

approche. Je sais que cela facilitera grandement notre tâche et que cela la rendra aussi beaucoup plus intéressante.

Mme Martin: Merci, monsieur Angus.

M. Benjamin: Je vous en donnerai des nouvelles. J'ai hâte de voir combien de temps durera la lune de miel.

Mme Martin: Je croyais l'avoir gagné, lui.

Le président: Je dois dire, monsieur Angus, que vous savez toujours faire des contributions savoureuses aux discussions de ce Comité et, malgré certaines dissensions occasionnelles, vos propos reflètent toujours cette conception idéaliste que vous avez de la justice et de l'équité. Nous verrons si cela tiendra quand nous commencerons l'examen détaillé du projet de loi un peu plus tard.

Puisque nous comptons un si grand nombre de nouveaux députés dans ce Comité, je tiens à souligner l'observation faite par M. Angus à la ministre au sujet de ses réponses. Lorsqu'elle connaissait cette réponse, elle la donnait, et ses collaborateurs étaient là pour lui fournir celles qui lui manquaient. C'était une expérience enrichissante pour tous les députés aujourd'hui. D'ailleurs, la plupart ont manifestement, et pour la première fois à ma connaissance, lu leur document d'information avant de poser leurs questions. Ils ont su poser des questions brèves, concises et pertinentes. J'espère que nous pourrons continuer de fonctionner de la sorte, particulièrement lorsque nous examinerons des projets de loi qui ne font intervenir aucune philosophie partisane.

Je tiens à vous remercier tous. Pour l'instant, nous avons terminé nos travaux mais nous vous réinviterons sûrement. J'aimerais que nous nous réunissions brièvement à huis clos pour discuter des témoins que nous entendrons mardi prochain. Je sais que certains d'entre eux sont dans la salle maintenant et nous communiquerons avec eux cet après-midi par téléphone, ce que le président confirmera sans doute au cours de la réunion à huis clos. Nous avons un problème dont nous devons parler et j'espère que nous pourrons le régler très rapidement.

Le président et le directeur exécutif du Bureau canadien de la sécurité aérienne sont présents dans la salle. Je suis à peu près certain qu'on vous demandera de comparaître mardi. Il nous restera sans doute du temps mardi matin ou mardi après-midi et c'est ce dont je veux m'entretenir avec mes collègues maintenant.

La séance publique est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy
Development.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

Barb Butler, directeur supérieur, Développement des
politiques stratégiques.

Document
Public

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, May 2, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le mardi 2 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 2, 1989

(3)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., in Room 253-D, this day, Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, David Walker, Stan Wilbee.

Acting Members present: Felix Holtmann for Arnold Malone; Pete McCreath for Pierrette Venne.

Other Members present: Stan Keyes and Joe Fontana.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Aviation Safety Board: Ken Thornycroft, Chairman; Ken Johnson, Executive Director.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

At 9:32 o'clock a.m., by unanimous consent, the Committee proceeded to sit *in camera*, with transcription and interpretation.

At 10:00 o'clock a.m., it was agreed,—That the Committee resume sitting in public session.

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(4)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Stan Wilbee.

Acting Member present: Nicole Roy-Arcelin for Pierrette Venne.

Other Member present: Stan Keyes.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: Individual: Bernard Deschênes, Q.C.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 2 MAI 1989

(3)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, David Walker, Stan Wilbee.

Membres suppléants présents: Felix Holtmann remplace Arnold Malone; Pete McCreath remplace Pierrette Venne.

Autres députés présents: Stan Keyes et Joe Fontana.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: Du Bureau canadien de la sécurité aérienne: Ken Thornycroft, président; Ken Johnson, directeur exécutif.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

À 9 h 32, par consentement unanime, le Comité adopte le huis clos, avec service de transcription et d'interprétation.

À 10 heures, il est convenu,—Que le Comité mette fin au huis clos.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 35, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre cet après-midi, à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(4)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Stan Wilbee.

Membre suppléant présent: Nicole Roy-Arcelin remplace Pierrette Venne.

Autre député présent: Stan Keyes.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoin: A titre individuel: Maître Bernard Deschênes, c.r.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witness made a statement and answered questions.

At 5:07 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 07, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 2, 1989

• 0955

The Chairman: Order, please. We would like to welcome Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Mr. Chairman, will Mr. MacEachern be appearing with Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson?

The Chairman: He appears later.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In fairness, Mr. Chairman, we should not start until 10 a.m. in case there are others who expect to be here. I do not mean committee members; I mean members of the public who have been notified.

The Chairman: All the members are here and some of the witnesses.

Mr. Angus: I would hate to set a precedent and start early.

Mr. Dionne (Miramichi): I would not hate to set that precedent, Mr. Chairman.

The Chairman: No. I do not think anyone is going to be prejudiced, Mr. Angus. The members are around the table, the witnesses are here, and we have a full morning.

I would like to welcome Mr. Thorneycroft, Chairman of the Canadian Aviation Safety Board, and his Executive Director, Mr. Johnson. Welcome, gentlemen.

Mr. Ken Thorneycroft (Chairman, Canadian Aviation Safety Board): Thank you, Mr. Chairman. Obviously, I am very pleased to be meeting with the Standing Committee on Transport this morning.

I do not have an opening statement, sir. I thought it would be more appropriate, from my point of view, to see if I could add to your deliberations by using the time available to answer questions your members might have.

The Chairman: Mr. Thorneycroft, could you capsule your background? We will ask all witnesses to do this.

Mr. Thorneycroft: Yes, Mr. Chairman. I was a member of the Royal Canadian Air Force and the Canadian Armed Forces for a period of some 37 years. Following my retirement in 1983, I took up an appointment with Transport Canada as the Inspector General of Transportation Safety. This was a new job created at the time, and I acted more or less as an ombudsman. I was also called upon from time to time to provide advice to the minister and the deputy minister on matters relating to safety, not necessarily air safety but marine and rail as

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 2 mai 1989

Le président: La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à M. Thorneycroft et à M. Johnson.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Monsieur le président, M. MacEachern comparaitra-t-il avec MM. Thorneycroft et Johnson?

Le président: Il comparaitra plus tard.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): En toute justice, monsieur le président, nous ne devrions pas commencer avant 10 heures au cas où d'autres personnes compteraient assister à cette réunion. Je ne parle pas de membres du Comité, mais de particuliers qui en ont été avisés.

Le président: Tous les membres sont arrivés, de même que certains témoins.

M. Angus: Je n'aimerais pas établir un précédent en commençant avant l'heure.

M. Dionne (Miramichi): J'aimerais bien établir ce précédent, monsieur le président.

Le président: Non. Je crois bien que personne n'en subira de préjudice, monsieur Angus. Les membres sont à leur place, les témoins sont arrivés, et nous avons toute une matinée devant nous.

Je souhaite la bienvenue au président du Bureau canadien de la sécurité aérienne, M. Thorneycroft, ainsi qu'à son directeur exécutif, M. Johnson. Messieurs, vous êtes les bienvenus.

M. Ken Thorneycroft (président, Bureau canadien de la sécurité aérienne): Merci, monsieur le président. Il va sans dire que je suis très heureux de rencontrer ce matin le Comité permanent des transports.

Je n'ai pas préparé de déclaration préliminaire, monsieur, croyant plus approprié de répondre aux questions de vos membres.

Le président: Monsieur Thorneycroft, auriez-vous l'obligeance de résumer vos antécédents? Nous comptons le demander à tous les témoins.

M. Thorneycroft: Oui, monsieur le président. J'ai été membre de l'Aviation royale canadienne et des Forces armées canadiennes pendant 37 ans. Après avoir pris ma retraite, en 1983, j'ai été nommé à Transports Canada à titre d'inspecteur général de la sécurité des transports. C'était un nouveau poste qu'on venait de créer, et mon rôle correspondait plus ou moins à celui d'un ombudsman. J'étais aussi appelé de temps à autre à conseiller le ministre et le sous-ministre sur des questions de sécurité, pas nécessairement de sécurité aérienne, mais

[Text]

well. On April 1, 1988, I was appointed Chairman of the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Tobin: First of all, Mr. Chairman, I join you in welcoming Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson before the Standing Committee on Transport on this very important bill.

Mr. Thorneycroft, you are currently Chairman of the Canadian Aviation Safety Board, a board with nine members charged with the responsibility of accident investigation and safety in Canada's skies and our aviation industry. The committee has a bill before it that would establish a multi-modal board, a board made up of five members, including the chairman. There would essentially be a member per mode, or a director, if you want, for modes covered by the bill. That is a radical departure, it would seem to me, from what is now being done on the air side, for example, where, at least in terms of the board, you have nine members. You would essentially have one within the new bill. How do you respond to that departure?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, from my point of view a board consisting of five members is indeed very workable, provided there remains a distinct separation between the five-member panel and the investigative staff.

• 1000

As the bill is drafted at present there is requirement for collective expertise in the various modes amongst all the members, and I think this is a desirable thing. However, I would say, sir, it is not absolutely necessary. What one really requires on the board, from my point of view, is people of maturity, people who are well versed in the business of living and who can assess and judge the work presented to them. It does not take too long, I do not believe, to get a basic understanding of the various modes. I am not suggesting for a moment they are not complex. They are indeed. But for the purposes of the board I do not think an intimate knowledge of a particular mode is necessarily a mandatory requirement.

Mr. Tobin: Mr. Thorneycroft, some critics might have the sense that obviously the operation of the board you chair, and particularly with respect to the dissent within the board on the Gander crash, the ultimate decision by the government to have a judicial review of the methodology of the accident investigators and so on. . . all of that contributed to a sense by the government that we have to eliminate this kind of possibility for dissent in future. It worries the public, it embarrasses the government, and so on. So the government has responded, a critic would say, by going from a nine-member board on the air side to essentially one member who comes from the air side in a multi-modal board that will cover all modes of transportation. This will certainly result in no more dissent, because you can hardly have a case where a single individual would argue with himself. Do

[Translation]

aussi de sécurité maritime et ferroviaire. Le 1^{er} avril 1988, j'ai été nommé à la présidence du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Tobin: Tout d'abord, monsieur le président, j'accueille également avec plaisir M. Thorneycroft et M. Johnson au Comité permanent des transports, pour l'examen de ce très important projet de loi.

Monsieur Thorneycroft, vous êtes actuellement président du Bureau canadien de la sécurité aérienne, un organisme de neuf membres chargés d'enquêter sur les accidents et d'assurer la sécurité du ciel canadien et de notre industrie aérienne. Notre Comité est saisi d'un projet de loi par lequel serait créé un bureau multimodal de cinq membres, président compris. Il y aurait donc essentiellement un membre du bureau pour chaque mode de transport visé par le projet de loi. Cela me semble différer foncièrement de la situation actuelle en ce qui a trait au transport aérien, par exemple, du moins relativement au bureau, qui compte neuf membres. Aux termes du nouveau projet de loi, il en aurait effectivement un. Quelle est votre réaction à cette différence?

M. Thorneycroft: À mon point de vue, monsieur le président, un bureau de cinq membres est bien sûr très possible, à condition que subsiste une séparation claire entre ce groupe de cinq personnes et le personnel d'enquête.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi exige de tous les membres une expérience collective des différents modes de transport et c'est à mon avis souhaitable. J'ajoute cependant que ce n'est pas absolument nécessaire. Ce dont on a vraiment besoin au bureau, selon moi, c'est de personnes mûres, possédant une bonne expérience de la vie et capables d'évaluer et de juger ce qu'on leur présente. Je ne crois qu'il faille tellement de temps pour acquérir une connaissance fondamentale des divers modes de transport. Je ne veux pas laisser entendre qu'ils ne sont pas complexes; ils le sont effectivement. Mais de la part des membres du Bureau, je ne crois qu'il faille nécessairement posséder une connaissance approfondie d'un mode donné.

M. Tobin: Monsieur Thorneycroft, certains critiques pourraient avoir l'impression que, de toute évidence, la marche du Bureau que vous présidez, surtout en ce qui a trait au désaccord entre les membres à propos de l'accident de Gander, la décision finale du gouvernement de faire effectuer un examen judiciaire des méthodes utilisées pour enquêter sur les accidents, et ainsi de suite. . . que tout cela a aidé à faire croire au gouvernement qu'il faut éliminer la possibilité de désaccords semblables à l'avenir. Le public s'inquiète, le gouvernement en est gêné, etc. Ainsi, pour citer la critique, le gouvernement réagit en passant d'un bureau de neuf membres chargés de l'aspect aérien à essentiellement un seul membre qui s'occupe de l'aspect aérien d'un bureau multi-modal dont relèveront tous les modes de transport. Il n'y aura sans doute plus de

[Texte]

you not think there are some seeds of perhaps genuine concern in that kind of critical analysis of what has happened?

Mr. Thorneycroft: I acknowledge the concern. Let me state right up front that I believe dissention is not only desirable—

Mr. Tobin: Of course.

Mr. Thorneycroft: —it is necessary, because if you do not have dissention, then you do in fact have people who are just rubber-stamping the work of the investigators. I do not think that is the intent of the legislation, nor is it a good thing to occur.

From my experience, I do not believe having only one member, as you suggest, Mr. Tobin, knowledgeable in air matters will in any way detract from the to and fro that occurs normally during board sessions in the review of an investigation. When you have nine members, of course, it is obvious one must give each of the members a chance to express his views, and it can take a fairly protracted period of time to get them all out and to get all the points aired. And it does make consensus difficult to achieve. I acknowledge that straightaway as well.

Mr. Tobin: Mr. Thorneycroft, I think you said a very important thing. You said dissention is not necessarily a bad thing, in fact it is desirable to prevent rubber-stamping. Then you went on to say that from your experience having only one member knowledgeable in a particular mode is not necessarily a bad thing. What experience are you speaking of?

Mr. Thorneycroft: I am speaking primarily of my experience throughout my military career, my experience in Transport Canada, and latterly my experience on the board. I have found without question that people who did not have, for example, a detailed knowledge or a detailed background in aviation were able to make very, very positive and constructive comments and critiques of the work done by the investigators. I think the same would apply in the other modes as well.

Mr. Tobin: It is my concern, Mr. Thorneycroft, that essentially what we are going to end up with, because we have four modes involved here, not just one mode, is essentially, notwithstanding the intention of collective knowledge, whatever that means—we are not sure how that is defined; we know how some people would like to define it—is one person carrying the ball for each mode and the likelihood of major dissent from people who are not experts in, for example, air or marine critizing the work or the report of a director for a certain mode to the extent that there would be major dissention. . . it is almost impossible that this should occur, and in effect there is a danger of rubber-stamping; not a danger of lax work, not a danger of someone being incompetent, not a danger of somebody not being serious about their job, but simply not having a second point of view come to bear on an

[Traduction]

désaccord puisqu'on peut difficilement imaginer une situation où une personne se disputera avec elle-même. Ne croyez-vous pas qu'on peut s'inquiéter, à bon droit, de ce genre d'analyse critique de la situation?

M. Thorneycroft: Je sais que cette inquiétude existe. Permettez-moi de dire en tout premier lieu que le désaccord est, à mon avis, non seulement souhaitable. . .

M. Tobin: Bien sûr.

M. Thorneycroft: . . . mais nécessaire parce que sans désaccord on n'a seulement des personnes qui approuvent automatiquement les conclusions des enquêteurs. Ce n'est pas ce que la loi prévoit, et il ne serait pas bon que cela se produise.

D'après mon expérience, je ne crois pas que l'existence d'un seul membre, comme vous le laissez entendre, monsieur Tobin, qui connaisse le transport aérien diminuera les échanges qui se produisent normalement lorsque le Bureau examine les résultats d'une enquête. S'il y a neuf membres, il faut bien sûr donner à chacun l'occasion de s'exprimer et il faut passablement de temps pour permettre à chacun de donner son point de vue. De même, il est difficile d'arriver à un consensus. Je le reconnais sans hésiter.

M. Tobin: Monsieur Thorneycroft, ce que vous dites est très important. Vous dites que le désaccord n'est pas nécessairement mauvais, même qu'il est souhaitable si l'on veut éviter l'approbation automatique. Vous ajoutez que selon votre expérience, la présence d'un seul membre qui connaît bien un mode donné de transport n'est pas nécessairement mauvaise. De quelle expérience parlez-vous?

M. Thorneycroft: Je parle principalement de mon expérience tout au long de ma carrière militaire, de mon expérience à Transports Canada et, plus récemment, de mon expérience au Bureau. J'ai constaté qu'à n'en pas douter, des gens qui par exemple ne possédaient pas une connaissance détaillée ou des antécédents solides en aviation pouvaient quand même formuler des observations ou des critiques très positives et constructives au sujet des enquêtes. Je crois que la situation serait la même dans le cas des autres modes de transport.

M. Tobin: Ce qui me préoccupe, monsieur Thorneycroft est, essentiellement, que nous retrouverons, puisque la compétence du nouveau Bureau engloberait quatre modes de transport au lieu d'un comme à l'heure actuelle, nonobstant la compétence collégiale prévue par la loi—nous ne savons pas en quoi elle consiste, mais nous savons comment certains aimeraient la définir—avec une seule personne pour s'occuper de chaque mode et la probabilité de désaccords graves lorsque des personnes qui ne sont pas expertes, par exemple, en matière de transport aérien ou maritime critiqueront le travail ou le rapport d'un directeur chargé d'un certain mode, dans la mesure où il y aurait désaccord grave. . . il est presque impossible que cela se produise et effectivement il y a danger d'approbation automatique; je ne parle pas du danger d'imprécision, ni d'incompétence ni de manque de

[Text]

important investigation. That danger is real. You can see that this possibility is there.

[Translation]

sérieux au travail, mais simplement de l'absence d'un deuxième point de vue dans une enquête importante. Ce danger existe réellement. On voit très bien que la possibilité existe.

• 1005

Mr. Thorneycroft: I have acknowledged that the possibility is there; but if you look at how the investigative process occurs, the investigation would be done by the modal director of investigation and he would make his presentation to the board. At some point a draft conditional report would be passed out to those interested parties. All those parties would make some input to the deliberations, parties who really are intimately familiar with all the aspects of that particular investigation.

Mr. Tobin: But all of whom, with the exception of the board, have a vested interest.

Mr. Thorneycroft: Not in every case, but in most cases, yes.

In any event, when that material is brought back and assessed by the board, then, utilizing the judgment and the experience and their knowledge of their particular mode and applying that knowledge in another mode, they can still make the judgments that are necessary to assess the work of the board and of the interested parties, who at that point in time are treated exactly the same.

Mr. Tobin: Justice Sopinka took the view that the authority and ultimate responsibility of the CASB board, for example, ought to have been vested in the members of the board itself. The chairman's primary responsibility should have been for the administration of the board and such powers and duties as are determined and delegated to the chairman by the board. Do you agree or disagree with Sopinka's recommendation or observation?

Mr. Thorneycroft: I believe one of the primary functions of the chairman, as laid out in the draft bill, is that he would in fact be responsible for the application of the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act. Also, he would in fact, perhaps through delegation, operate the board on a day-to-day basis, to keep it ticking over, to keep the administration in line.

I believe just as strongly that on the operational side of the board, the board as a whole—the the five-member board, or however many members are on the board—are the people who should dictate the operational policies and the directions of the organization. I have no problem with that at all. In fact, that is completely in consonance with my view.

Mr. Angus: Mr. Thorneycroft and Mr. Johnson, welcome to the committee. We appreciate your taking the time this morning to assist us in the process of developing a bill that hopefully will not repeat any legislative mistakes, should there have been any in the past.

I want to focus a bit on the debate within the board and what we have come to know as the dissension. Of all

M. Thorneycroft: J'ai déjà reconnu que cette possibilité existe, mais si l'on examine le déroulement de l'enquête, on constate que l'enquête serait effectuée par le directeur d'enquête modal, qui présenterait ses résultats au Bureau. À un moment quelconque, un projet de rapport provisoire serait distribué aux parties intéressées, qui apporteraient leur contribution aux délibérations, et qui, d'ailleurs, ont une connaissance approfondie du sujet.

M. Tobin: Mais tous ces intéressés, à l'exception des membres du Bureau, ont un intérêt à défendre.

M. Thorneycroft: Pas tous, mais la plupart.

Quoiqu'il en soit, lorsque cette documentation revient au bureau pour étude, les membres peuvent alors faire appel à leur expérience et à leurs connaissances d'un mode donné de transport, appliquer tout cela à un autre mode, et porter les jugements nécessaires à l'évaluation du travail du bureau et des intéressés, qui sont alors traités sur un pied d'égalité.

M. Tobin: Le juge Sopinka a estimé que l'autorité et l'ultime responsabilité du bureau canadien de la sécurité aérienne, par exemple, devraient appartenir aux membres du bureau. La charge du président aurait dû consister principalement à administrer, et à exercer les pouvoirs et accomplir les tâches que lui délègue et assigne le Bureau. Approuvez-vous ou non cette opinion du juge Sopinka?

M. Thorneycroft: Je crois qu'une des premières fonctions du président, selon le projet de loi, serait d'appliquer la Loi sur l'administration financière et la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique. En outre, peut-être par délégation, il dirigerait l'activité quotidienne du bureau de manière à le garder en marche, à tenir les rênes de l'administration.

Je crois tout aussi fermement qu'en ce qui a trait à l'exploitation, il appartient au bureau dans son ensemble—tous les membres, quel que soit leur nombre—d'adopter les politiques d'exploitation et d'imprimer une orientation à l'organisme. Cela ne me cause aucune difficulté. En fait, cela correspond absolument à mon point de vue.

M. Angus: Monsieur Thorneycroft et monsieur Johnson, bienvenue au Comité. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps ce matin de venir nous aider à élaborer un projet de loi qui, nous l'espérons, ne reproduira pas les erreurs qui éventuellement auraient pu se produire dans le passé.

J'aimerais parler un moment du débat qui existe au sein du bureau, de ce que l'on a désigné sous le nom de

[Texte]

the reports issued—and I realize, Mr. Thorneycroft, you have only been on the board since about this time last year—how many of them actually either had dissenting views expressed or were not unanimously in agreement with the recommendations and the findings?

Mr. Thorneycroft: I cannot be absolutely precise, and I apologize for that. I can get that information for you.

We put out hundreds of reports on which there is no dissent whatsoever. Over the past year perhaps five or six major reports have been released to the public and dissension has been part of them. The dissenting members have not agreed entirely with the way the investigation unfolded, and they exercised their prerogative and created a dissent, which was appended to the proceedings. I see nothing wrong with that at all.

Mr. Angus: Is the dissent, from your point of view, based on how the investigations were conducted and therefore it questions the findings, as opposed to being satisfied with how the investigation was conducted but disputing the recommendations?

• 1010

Mr. Thorneycroft: For the most part, when you get an investigation appearing before the board in written form there are many technical matters, many philosophical discussions contained in it and people will look at those reports with a different viewpoint. Sometimes a group of people will believe that the thrust of the report is absolutely bang on, and other people will say they do not quite agree that you have hit it precisely, that rather than what the majority has taken as the most probable cause there might be some other area that probably is just as valid. That is acceptable, in my point of view when it is done for that reason.

Mr. Angus: Can you give us a sense of how the process works? Say an aviation accident occurs. You obviously say you have to investigate this. Between that point and the time a written report comes to the board itself, are there interim reporting mechanisms back to the board to say, here is what we have done so far, here are some of the areas we are pursuing? Is there an ongoing updating of the full board itself?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, I will try to summarize as quickly as I can. When an accident occurs, the first thing that happens is a team is dispatched to the accident site. The people on the team are responsible for securing the site, gathering the evidence, gathering the facts, doing the preliminary interviews of all the witnesses. Once they have done that they will normally come back to the head office and brief the board on material that is basically identical to the information given to the media.

After a period of about six weeks to sixty days we have what we call a factual briefing. This briefing is prepared by the investigator in charge, who will brief the board on

[Traduction]

dissension. De tous les rapports publiés—et je me rends compte, monsieur Thorneycroft, que vous n'y êtes que depuis environ un an—combien ont effectivement soit manifesté leur désaccord soit pas accepté à l'unanimité les recommandations et les constatations?

M. Thorneycroft: Je ne puis pas vous répondre de façon précise et je vous prie de m'en excuser. Je peux obtenir ces renseignements pour vous.

Nous avons publié des centaines de rapports sur lesquels il n'y avait aucun désaccord. Depuis un an, peut-être cinq ou six grands rapports rendus publics ont fait l'objet de désaccords. Les membres dissidents n'étaient pas tout à fait d'accord sur la façon dont l'enquête s'était déroulée, ils ont exercé leur prérogative et manifesté leur désaccord, et leur opinion a été annexée au document. Il n'y a rien de mal à cela.

M. Angus: À votre avis, le désaccord portait-il sur la manière dont les enquêtes ont été effectuées, et par voie de conséquence sur les constatations, ou était-on satisfaits de la manière dont les enquêtes s'étaient déroulées, mais en désaccord avec les recommandations?

M. Thorneycroft: La plupart du temps, le rapport d'enquête écrit dont est saisi le bureau, contient de nombreux détails techniques et de longues discussions théoriques, que chacun interprète à sa manière. Parfois, un groupe considère que l'essentiel du rapport est tout à fait juste, alors que d'autres ne sont pas tout à fait du même avis; ils font valoir qu'il y a sans doute une autre cause tout aussi valable que celle que la majorité estime la plus probable. A mon avis, cela est tout à fait acceptable quand les arguments sont fondés.

M. Angus: Pouvez-vous nous décrire dans les grandes lignes le déroulement de l'enquête? Supposons qu'il y ait un accident d'avion. Naturellement, vous dites qu'il faut faire une enquête. Entre ce moment-là et le moment où un rapport écrit est déposé au bureau, y a-t-il des mécanismes prévoyant la présentation de rapports provisoires pour signaler au bureau l'état de l'enquête, les indices que vous poursuivez? Est-ce qu'on met constamment à jour les données fournies au bureau?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, je vais tâcher de résumer les choses le plus brièvement possible. Quand il y a un accident, nous dépêchons immédiatement une équipe sur le lieu. Cette équipe a pour tâche de fermer l'accès aux lieux, de réunir les preuves, les faits, et de procéder aux entrevues préliminaires de tous les témoins. Une fois cela fait, l'équipe regagne l'administration centrale et fait part au bureau des renseignements qu'elle a recueillis et qui correspondent essentiellement aux renseignements diffusés par les médias.

Après environ six à huit semaines, nous procédons à ce que l'on appelle un exposé des faits. Cet exposé est préparé par l'enquêteur responsable, qui met le bureau au

[Text]

the conduct of the investigation to that point. It does not indulge in analysis of the facts that have been discovered, but it will after bringing them up to date on how things are going give a roadmap of where the investigative staff intend to proceed thereon.

As the situation unfolds, eventually a report is prepared in draft form that encompasses not only the factual information but as well the preliminary analysis of the factual information, and that is brought to the board for its consideration. They will at that time as well pass for the board's consideration possible findings, possible conclusions. And I stress that it is for their consideration. The board does not have to utilize those findings or conclusions for a moment.

In any event, there is a fair amount of discussion, indeed a lot of discussion, on major accidents at the board level at that time, and when the board is satisfied that the report is of sufficient maturity they will authorize it to be released to the interested parties. The report on a confidential basis is then forwarded to all the interested parties. The Minister of Transport is always one of the interested parties in a transportation accident, as is the aircraft manufacturer, the engine manufacturer, the air traffic controller if they are involved, and all the host of people involved.

Those people have a period of time during which they assess that confidential report, and they pass their comments back to the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Angus: But that report does not have recommendations, though, does it?

Mr. Thorneycroft: No, it does not. At that point it does not have any recommendations at all. They look at it from, as was expressed earlier, a prejudiced point of view, perhaps.

In any event, some interested parties choose not to respond at all. Other people make fairly substantial responses. The point is that every response that comes in is considered very carefully, assessed, analysed, and then a compendium of that activity, which is done by the investigative staff, is brought forward to the board for its consideration.

Once again the debate ensues: is that interested party's argument valid? If it is, then the report is amended. If it is not, in the view of the board, then the report remains as it is. And that process continues until all the interested party activities have been satisfied insofar as the majority of the board is concerned. At that point it becomes a final document.

• 1015

The final findings are spelled out explicitly by the board members, and the conclusion is spelled out by the board members. The staff in the agency, who have been looking at and following the progress of the investigation and have been working towards safety recommendations

[Translation]

courant de l'état de l'enquête à ce moment-là. Il n'y a pas d'analyse des faits qui ont été réunis, car elle aura lieu après une mise à jour et l'annonce de la ligne que l'équipe d'enquêteurs entend suivre à partir de ce moment-là.

Au fur et à mesure que les choses progressent, on aboutit à la préparation d'un projet de rapport qui ne contient pas seulement l'exposé des faits, mais également une analyse préliminaire des renseignements, et le bureau en est saisi. En même temps, on signale à l'attention du bureau les résultats et les conclusions éventuelles. Je dis bien que le bureau est alors saisi de ce rapport. Il n'est pourtant pas forcé d'utiliser immédiatement ces résultats ou ces conclusions.

De toute façon, cela déclenche des discussions nourries, surtout quand il s'agit d'accidents majeurs et quand le bureau estime que le rapport a assez bien mûri, il donne l'autorisation de le divulguer aux intéressés, à qui il est alors transmis. Le ministre des transports est toujours un intéressé quand il y a un accident de transport, de même que le fabricant de l'appareil, le fabricant du moteur, le contrôleur de la circulation aérienne, s'il est en cause, et tous ceux qui sont concernés.

On accorde alors un délai à ces personnes pour qu'ils puissent évaluer le rapport confidentiel avant de transmettre leurs réactions au Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Angus: Pourtant, ce rapport ne contient pas encore de recommandations, n'est-ce pas?

M. Thorneycroft: Non. A ce moment-là, il n'y a pas encore de recommandations. Comme je l'ai dit tout à l'heure, les intéressés l'étudient sous un angle subjectif peut-être.

De toute façon, certains intéressés choisissent de ne pas répondre. D'autres y répondent abondamment. Il faut bien dire que chaque réponse présentée au bureau est étudiée avec soin, évaluée, analysée, et toutes les réponses sont compilées par l'équipe d'enquêteurs qui en saisit le bureau.

Encore une fois, il y a une amorce de débat. On se demande si les arguments présentés par un intéressé sont valables, et dans l'affirmative, le rapport est modifié. Dans la négative, et c'est le bureau qui se prononce, le rapport demeure inchangé. Cette démarche continue tant que les intéressés n'ont plus rien à dire de l'avis de la majorité des membres du bureau. A ce moment-là, le rapport devient définitif.

Les résultats définitifs sont alors annoncés explicitement par les membres du bureau de même que la conclusion. L'équipe d'enquêteurs qui a suivi le déroulement de l'enquête et qui a préparé les recommandations sécuritaires dont est saisi le bureau

[Texte]

for board consideration, bring those into the board assembly. Those recommendations are looked at. If they are agreed to by a majority of the board, they are appended as part of the investigation.

If at any point from the day the accident occurs until the final report is released a situation comes up in which, in the view of the board, an immediate recommendation is necessary or is deemed necessary in the interest of aviation safety, that recommendation will be brought forward, considered by the board and sent immediately to the Minister of Transport. That happens quite frequently.

Fairly quickly, although it seemed long, that is how we conduct our review.

Mr. Angus: I think it is important that the committee have an understanding of that process.

Let me take you back to that 40- to 60-day period when it first comes back to the board. Under CASB did the board have the power to say to the director of investigations—one would assume by a majority vote, or even by consensus—that they thought some element had been forgotten, or to ask whether a certain line of investigation had been pursued? The DOI responds that they have not. Did the board at that point have the power to direct the director of investigations to pursue it?

Mr. Thorneycroft: Indeed it did. I missed one step in the process. There is an interim report stage. In any event, if at any point during the course of an investigation the board in its majority mode believes the director of investigation, who by the act is charged with doing the work on behalf of the board, should look at an area, the director of investigation is directed to carry out that additional investigation. But that does not mean for a second that a board member looks over the shoulder of the director of investigation. In my point of view the reason is very, very clear. If a board member were intimately involved in the actual nuts and bolts of an investigation, I do not believe he could be impartial in his assessment of the work of the investigators. That is why we have that split. That is why it is designed in the Canadian Aviation Safety Board and also contained in the draft legislation before the committee today.

Mr. Angus: You mentioned that in the five or so major reports in the last year there was dissenting opinion. Can you recollect whether as part of that process attempts were made by some board members, either collectively or individually, to redirect the investigation, which resulted in the dissenting report?

Mr. Thorneycroft: I think, Mr. Chairman, in almost every case there was a board intervention which said that we were going down the wrong path, that we should be looking at something else. During my time on the board we have almost invariably tried to agree that certain issues should be looked at by the director of investigation. On the other hand there were one or two cases in which the majority of the board felt that to pursue a line of attack

[Traduction]

présente ces dernières à l'assemblée du bureau. Ces recommandations sont étudiées. Si la majorité des membres du bureau les accepte, on les consigne en annexe au rapport de l'enquête.

Si à un moment ou un autre, entre le jour de l'accident et le jour où le rapport définitif est divulgué, le bureau estime que certaines conditions exigent la formulation immédiate d'une recommandation dans l'intérêt de la sécurité aérienne, cette recommandation est divulguée, étudiée par le bureau et transmise immédiatement par le ministre des Transports. Cela se produit assez fréquemment.

Même si cela semble long, l'enquête que nous menons se déroule assez rapidement.

M. Angus: Je pense qu'il est important que les membres du Comité comprennent ce déroulement.

Je reviens au délai de 40 à 60 jours avant que le bureau ne reçoive un exposé des faits. Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a-t-il le pouvoir de signaler au directeur de l'enquête—et on présume que ce serait à la majorité de ses membres ou avec un consensus—qu'il estime qu'un élément a été oublié ou qu'il souhaite savoir si certaines lignes de recherche ont été suivies? Supposons que le directeur de l'enquête dise que non. Le bureau a-t-il à ce moment-là le pouvoir d'imposer ses vues au directeur de l'enquête?

M. Thorneycroft: Oui, tout à fait. J'ai oublié une étape dans cette démarche. C'est celle du rapport provisoire. De toute façon, n'importe quand pendant l'enquête, la majorité des membres du bureau peut signaler au directeur de l'enquête, responsable de cette tâche au nom du bureau en vertu de la loi, les indices qui devraient être fouillés, et il doit s'exécuter. Cela ne signifie toutefois pas qu'un membre du bureau surveille constamment le directeur de l'enquête. A mon avis, si l'on procède ainsi, c'est pour une raison bien simple: si les membres du bureau se mêlaient des détails de l'enquête, ils ne pourraient être impartiaux dans leur évaluation du travail des enquêteurs. Voilà pourquoi les deux fonctions sont séparées, pourquoi les choses sont prévues ainsi pour le Bureau canadien de la sécurité aérienne, et cela est repris dans le projet de loi dont est saisi le Comité.

M. Angus: Vous avez dit que pour les cinq principaux rapports de l'année dernière, il y avait eu des dissidents. Vous souvenez-vous si dans le déroulement de l'enquête, certains membres du bureau, collectivement ou à titre personnel, ont essayé de réorienter l'enquête et n'ont eu finalement d'autre choix que de se déclarer dissidents?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, dans presque tous les cas, le bureau est intervenu pour signaler que les enquêteurs étaient sur la mauvaise piste et qu'il faudrait en suivre une autre. Pendant mon mandat au bureau, invariablement nous avons tâché de nous entendre sur les indices que devait exploiter le directeur de l'enquête. Par ailleurs, à une ou deux reprises, la majorité des membres du bureau a affirmé que si l'on s'engageait sur une piste

[Text]

suggested or requested by a member was not worth the cost of doing it, and then the board said they did not feel this was necessary.

Mr. Angus: By a slim majority or by an overwhelming majority?

Mr. Thorneycroft: A majority—

Mr. Angus: I realize that a majority is 50% plus 1, but because of what happened with the Gander report specifically, where it was a 5-4 decision, it is important that the committee have an understanding whether that request from a single member would have been overturned by seven or eight other members of the board or in effect just by a deciding vote of the Chair.

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, I do not think I could sit here and say that in every case it was seven or eight against one. I think we really tried to the very best of our ability to respond to the requests of, say, two or three members. Sometimes those requests just could not be accommodated, but every effort, I assure you, sir, was made to try to bring every facet to bear on a particular accident.

• 1020

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Monsieur Thorneycroft, tout d'abord, les membres du Comité sont très heureux de pouvoir compter sur vous aujourd'hui pour les éclairer sur certains points particuliers.

Un aspect de la question m'a laissé très songeur. Il s'agit du nombre d'enquêtes en cours et du nombre d'enquêtes largement en retard. Les nouveaux à ce Comité ont tous eu comme impression première que la dissension qui existait au sein du Bureau était probablement responsable du grand nombre de retards dans l'étude de certaines enquêtes.

J'aimerais savoir s'il s'agissait d'une difficulté d'ordre financier ou encore de la façon dont le Bureau fonctionne. J'aimerais que vous nous fassiez un commentaire à ce sujet et que vous l'assortissiez d'un exemple ou deux pour nous faire comprendre la véritable situation.

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, first of all let me talk about the financial aspect. I do not believe that lack of finances has in any way impeded the work of the board to date. The very nature of the way we do investigations does consume a lot of time. Each process is very time consuming and the most time consuming factor of all, taken in isolation, is the interested party stage. That stage alone can consume some 90 days, and that is a long time. By the time you get the report out, get the replies back, get them assessed and reviewed by the board, a period of three months can occur.

This, in large part, is the reason why major accidents take a long time to complete. In addition, of course

[Translation]

proposée à la demande d'un membre du bureau, les coûts ne seraient pas justifiés, et dans ces cas là, le bureau a décrété que ce n'était pas nécessaire.

M. Angus: La majorité était-elle mince ou écrasante?

M. Thorneycroft: Une majorité. . .

M. Angus: Je comprends bien que la majorité, c'est 50 p. 100 plus un, mais à cause de ce qui s'est passé dans le rapport sur Gander, la décision l'ayant emporté par cinq voix contre quatre, il est important que les membres du Comité sachent s'il s'agissait d'un seul membre du bureau contre sept ou huit autres membres, ou bien si c'est le vote du président qui a fait pencher la balance.

M. Thorneycroft: Je ne pourrais pas affirmer ici dans chacun des cas si le vote était de sept ou huit voix contre une. Nous avons essayé de notre mieux de répondre aux requêtes de deux ou trois membres, par exemple. Parfois, ces demandes n'ont pas pu être accueillies favorablement, mais je peux vous assurer que l'on a tout fait pour étudier un accident sous tous ses angles.

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): I wish to tell you, Mr. Thorneycroft, that the committee is very pleased to be able to count on your expertise regarding certain aspects of the process.

I am wondering about one point and that is the number of investigations that are pending or very late. The members of the committee who are newly appointed have all had the impression at first that it was perhaps because of dissenting opinions within the board that many investigations were delayed.

I would like to know if this is caused by financial problems or rather the way the board operates. I would appreciate your comments on that point with perhaps one or two examples to illustrate the reality of the situation.

M. Thorneycroft: J'aborderai tout d'abord le côté financier. Je ne pense pas que le manque de moyens financiers ait jamais entravé le travail du bureau jusqu'à présent. La nature même du déroulement de l'enquête exige beaucoup de temps. Chaque étape est très longue, et l'étape la plus longue, dans tout ce contexte, est celle où l'on consulte les intéressés. Cela peut durer jusqu'à 90 jours, et c'est long. Il faut préparer le rapport, obtenir les réactions, le bureau doit en faire une évaluation et une analyse, et tout cela peut prendre encore trois mois.

Essentiellement, c'est cela qui explique pourquoi l'enquête concernant les accidents majeurs est très longue.

[Texte]

another reason for lengthy time for major accidents is that there is a great deal of work that has to be done and many avenues have to be explored.

Obviously one of the things we are trying to do is to speed up the process so that there is not an inordinate delay from the day that we start an investigation until a public release takes place. When the Canadian Aviation Safety Board came into being in 1984 it fell heir to a large number of reports that were already in progress by the former air accident organization. It was decided at that time to finish those reports in the new CASB format.

Well, the new format really was not tried or true at that particular point in time and in essence it took about 24 months from the day of an accident to get most reports into the public domain. That timeframe has now been reduced for all but a very few reports to about 16 or 17 months and our objective has been to reduce that timeframe even more.

I have heard expressions to the effect that there is a great backlog of occurrence reports and I will just take a moment to tell you that a backlog is not a group of reports that are standing by waiting for people to work on them. They are in train somewhere in the system. There is no question about that. But we initially had 1,200 or 1,300. We have gradually been eating away at those and now we are working just about on a year's worth of accident occurrences, which is to say around 600.

M. Pronovost: Lorsqu'il y avait de grandes catastrophes, des événements d'envergure, pouviez-vous être vraiment très efficaces avec les ressources à votre disposition? Aviez-vous besoin de ressources supplémentaires et, si c'était le cas, vous les a-t-on fournies rapidement à votre demande? On pense notamment à l'accident d'Air India et à d'autres événements qui ne sont pas des accidents normaux ou de petits accidents comme on en voit régulièrement.

• 1025

Mr. Thorneycroft: Thank you, sir, for your question.

With respect to getting resources for extraordinary occurrences, we have had no trouble at all. Of course we prepare an annual budget that is based on what we think is going to happen, and in the aviation business that is a very difficult thing to do. But it does give us a pretty good yardstick by which to operate.

When we encounter a major accident, for example the Air India or the DC-8 accident at Gander, Newfoundland, we request of Treasury Board additional funds to cater to the out-of-pocket expenses that are going to be taken up by that accident. And those resources have been forthcoming without any delay at all. Moreover, if we require outside expert assistance, by the same token we have been able to get that assistance without very much trouble at all.

I think one of the remarkable things about the aviation industry is it truly is safety oriented. There are a lot of very fine companies and organizations there that do

[Traduction]

En outre, dans le cas d'accidents majeurs, il y a beaucoup à faire, beaucoup de directions de recherche à explorer.

Manifestement, nous tâchons d'accélérer ce déroulement pour qu'il ne s'écoule pas une période trop longue entre le moment où une enquête démarre et celui où nous en divulguons les résultats. À sa formation, en 1984, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a hérité d'un grand nombre de rapports qui n'avaient pas encore été menés à bien par son prédécesseur. On a décidé à ce moment-là que ces rapports seraient terminés par le nouveau bureau.

Il s'est révélé que le nouveau bureau n'avait pas encore été mis à l'épreuve à ce moment-là, et il a fallu deux ans entre l'accident et le jour où un rapport pouvait être rendu public. Cette période a désormais été réduite, et à l'exception de quelques rapports, il faut maintenant 16 ou 17 mois. Nous tâchons de réduire cela encore davantage.

On m'a signalé un arriéré important de rapports, mais il faut préciser que cela ne veut pas dire qu'un groupe de rapports attend que quelqu'un s'en occupe. Ces rapports se trouvent à des étapes diverses du déroulement. Cela est sûr. Au départ, nous en avions 1 200 ou 1 300. Graduellement, nous avons réduit cela, et notre charge de travail correspond désormais au nombre d'accidents qui se produisent en un an, c'est-à-dire environ 600.

Mr. Pronovost: When major accidents occurred, huge catastrophes, were you really efficient given the resources at your disposal? Did you need supplementary resources and if yes, did you obtain them quickly at your request? One thinks of the Air India occurrence and other catastrophes that are not regular accidents or benign accidents that occur frequently.

M. Thorneycroft: Merci de votre question.

Nous n'avons pas eu de mal du tout à obtenir les ressources supplémentaires dans le cas de catastrophes. Bien entendu, nous préparons un budget annuel qui est fondé sur des suppositions, et en aviation, cela est très difficile à déterminer. Cela nous donne toutefois un élément de mesure nécessaire à notre fonctionnement.

Dans le cas d'accidents majeurs, par exemple celui d'Air India ou celui du DC-8 de Gander, à Terre-Neuve, nous avons demandé au Conseil du Trésor des fonds supplémentaires pour couvrir les dépenses usuelles occasionnées par l'accident. Dans ce cas-là, ces ressources nous ont été accordées dans les plus brefs délais. En outre, quand il nous a fallu faire appel à un expert de l'extérieur, nous n'avons pas eu de mal à obtenir l'aide demandée.

La chose la plus remarquable dans le secteur de l'aviation est qu'il est très soucieux de la sécurité. Il existe nombre de bonnes compagnies et organisations qui font

[Text]

everything in their power to advance aviation safety, and they help us a long way in that respect.

M. Pronovost: En ce qui concerne les types d'accidents qui doivent être rapportés de façon obligatoire et ceux qui le sont de façon optionnelle, pensez-vous que la réglementation est suffisante ou qu'elle devrait être modifiée sérieusement afin que plus de types d'accidents doivent être rapportés de façon obligatoire?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, at the present time the class of accident that is investigated by the board has been dictated through the board setting policies in that respect. Obviously if resources were completely unlimited we could investigate every incident, every accident, right down to the smallest detail. But quite frankly, sir, there are many, many accidents that are really a repeat of one that has happened before.

If any accusation could be made, I think it might be correct to say that at the present time we sometimes expend more resources on accidents where very little is yielded in terms of positive safety recommendations. We should go back and will go back to look at that type of accident and perhaps get a different cut-off point. Say, from here on in we will no longer look at this type of accident because the resources expended in investigating that accident are not yielding positive results. We can then utilize the resources that we have, which are not unlimited, obviously, in more productive areas.

Mr. Dionne: I would like to ask you a few questions with regard to the role of the chairman under this proposed bill vis-à-vis the board members. As I read the bill, clause 5, the chairman has complete power over the board. I wonder how the board is to be independent if one person controls the board. I might point out to you as well that Sopinka recommended exactly the opposite in his report to the government: that the power should be invested in the board rather than in the chairman.

Mr. Thorneycroft: I do not read the bill in that way. I would certainly agree that with respect to the administration of the agency the chairman and CEO has a lot of responsibility and a lot of power. My interpretation of the chairman's powers vis-à-vis the operational aspects of the investigative agency tells me that he is, in that context, only a board member. He has only one vote and he can participate as a board member. Policies respecting the operational thrust of the organization are created by the board and become law, and the chairman has to operate in accordance with them. So I really do not see a problem there, sir.

• 1030

Mr. Dionne: Let me just read quickly through some of the powers of the chairman:

[Translation]

tout ce qu'elles peuvent pour améliorer la sécurité aérienne, et cela nous est fort utile.

Mr. Pronovost: There are accidents for which a report is compulsory and others for which it is optional. Do you think that the regulation is strong enough as it is or do you think it should be amended greatly so that there is a compulsory report requested in more classes of accidents?

M. Thorneycroft: Actuellement, c'est le bureau lui-même qui établit la politique qui détermine quel type d'accidents feront l'objet d'une enquête. Manifestement, si nous avons des ressources illimitées, nous pourrions enquêter sur chaque accident, en détail. Je vous dirai toutefois que beaucoup d'accidents ne sont que la répétition d'accidents déjà arrivés.

Si l'on voulait adresser une critique au bureau, on pourrait dire qu'actuellement nous consacrons plus de ressources parfois à des enquêtes aboutissant à des recommandations sécuritaires positives très minces. Nous devrions réviser les choses et nous le ferons afin de déterminer à quel type d'accidents ces derniers appartiennent, et cela aboutira peut-être à une politique différente. Cette politique précisera qu'à partir de maintenant, nous cesserons de consacrer des ressources à certaines enquêtes parce qu'elles n'aboutissent pas à des résultats positifs. Nous pourrions utiliser les ressources ainsi dégagées dans un domaine plus productif.

M. Dionne: J'ai quelques questions à vous poser concernant le rôle du président du bureau, tel qu'il est décrit dans le projet de loi. À l'article 5, on précise que le président sera le premier dirigeant du bureau. Je me demande comment ce bureau pourra être indépendant si son contrôle appartient à une seule personne. Je vous signale que Sopinka a recommandé exactement le contraire dans le rapport qu'il a préparé pour le gouvernement: en effet, il recommande de confier ce pouvoir de direction au bureau plutôt qu'au président.

M. Thorneycroft: Ce n'est pas l'interprétation que je donne des dispositions du projet de loi. Je reconnais que du point de vue administratif, le président, qui est premier dirigeant, a une grande responsabilité et beaucoup de pouvoir. Mon interprétation est, pour ce qui concerne le fonctionnement du bureau d'enquête, que le président détient les mêmes pouvoirs que les autres membres du bureau. Il n'a qu'une seule voix, et sa participation est la même que celle des autres membres. C'est le bureau qui prépare les politiques concernant son fonctionnement, et cette politique devient la loi que le président doit respecter. Par conséquent je ne vois pas de difficulté.

M. Dionne: Permettez-moi de vous lire quelques-uns des pouvoirs confiés au président:

[Texte]

- (a) directing the staff and apportioning its work, subject to sections 10(2) and (3);
 - (b) directing the members and apportioning their work, subject to section 8; and
 - (c) convening meetings in accordance with section 12 and presiding at meetings in accordance with any by-laws made under paragraph 8(a).
- (3) The Chairman may, subject to any limitations specified in the instrument of delegation,
- (a) delegate to any member any power or duty of the Chairman relating to
 - (i) convening or presiding at meetings, or
 - (ii) directing the members or apportioning their work, and
 - (b) delegate to the staff of the Board any power or duty of the Chairman under this Act, except the matters described in paragraph (a).

That seems to me to be pretty sweeping powers, and the chairman of the board obviously is in control of the finances of the board. And he who controls the purse strings, controls the board.

Mr. Thorneycroft: I see your point, sir. I acknowledge it straight away. But I still steadfastly believe that in spite of the fact that the chairman exercises financial control over the organization, in operational matters he is only one member and he creates, in conjunction with the other members, the operating philosophies of the organization.

For example, the chairman can hire or fire a public servant, but he cannot hire or fire a board member. And I would suggest if that is so, and I believe that is correct, his powers are somewhat limited. So I do not really think that the powers of a chairman are really all-encompassing. I really do not, sir.

Mr. Dionne: Let me put the question to you this way, General. If there were a chairman of that board who wanted to become a little czar, do you believe that under these powers vested in the chairman in this bill he could so become?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, no I do not. I really do not.

Mr. Dionne: You do not.

Mr. Thorneycroft: I do not. I think the fact that the board members are responsible for establishing the policies and the operational manner in which board operates, no chairman, regardless of how much he wanted to hold dictatorial powers, could do that.

Mr. Dionne: Well, I have difficulty with that because it seems to me the bill says very directly that this is exactly what the chairman can do.

[Traduction]

- a) l'encadrement du personnel et la répartition des tâches au sein de celui-ci, sous réserve des paragraphes 10(2) et (3);
 - b) l'encadrement des membres et la répartition des tâches entre ceux-ci, sous réserve de l'article 8; et
 - c) la convocation—conformément à l'article 12—et la présidence—conformément aux règlements administratifs visés à l'alinéa 8a)—des réunions du bureau.
- (3) Le président peut déléguer aux membres, dans les limites prévues dans l'acte de délégation,
- a) les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés, notamment:
 - i) la convocation et présidence des réunions,
 - ii) l'encadrement des membres ou la répartition des tâches entre ceux-ci.
 - b) Il peut déléguer au personnel du bureau les autres pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés au titre de la présente loi, sauf en ce qui a trait aux questions prévues à l'alinéa a).

Cela me semble des pouvoirs écrasants, et il a évidemment le contrôle des affaires financières du bureau. Celui qui détient les cordons de la bourse, contrôle ni plus ni moins le bureau.

M. Thorneycroft: Je vois ce que vous voulez dire. Je le reconnais tout de suite. Toutefois je suis convaincu que même si le président a le contrôle financier du bureau, pour ce qui est du fonctionnement, il n'est rien de plus qu'un membre parmi les autres membres, c'est lui qui détermine, avec les autres membres, l'orientation du fonctionnement du bureau.

Par exemple, le président peut embaucher ou licencier un fonctionnaire, mais il ne peut pas en faire autant dans le cas d'un membre du bureau. Ainsi, si je ne me trompe pas, ses pouvoirs sont certainement limités. C'est pourquoi je ne pense pas qu'ils soient écrasants. Je ne suis pas du même avis que vous, monsieur.

M. Dionne: Mon général, j'aimerais vous poser la question sous un autre angle. Si le président de ce bureau décidait de devenir un petit despote, pensez-vous que les pouvoirs que lui confère le projet de loi lui permettraient de le faire?

M. Thorneycroft: Non, pas du tout.

M. Dionne: Vous pensez que non, n'est-ce pas?

M. Thorneycroft: Non. Je pense que le fait que les membres du bureau soient responsables des politiques et du fonctionnement du bureau, empêche n'importe quel président, quelles que soient ses velléités de despotisme, de devenir un despote.

M. Dionne: Cela me chiffonne, car il me semble que les dispositions du projet de loi précisent que c'est précisément ce que le président peut faire.

[Text]

With regard to the board members, there will be only four board members. Am I correct in that?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, the legislation, as currently drafted, calls for a chairman and four board members. That is right, sir.

Mr. Dionne: And is it anticipated that each of these four board members will be experts in the various fields of transportation, for instance, air, water, land, pipelines?

Mr. Thorneycroft: The legislation, as I read it, says that they will be knowledgeable collectively, and I am not in a position to define "knowledgeable". I do not know whether that means they are going to be experts or not. Obviously, I do not have a part to play in the appointment process. All I can say is that from my experience I do not think that expert knowledge in a particular mode is necessary. What I would infinitely prefer is to have persons who are able to assess, who are able to judge, and who are able to reason. I think that those attributes will do much more to make a well operating board that will have lots of dissension, lots of healthy discussions, but which will, because of that collective wisdom, ensure that the product of the board, when it is released for public consumption, will be the best work that the agency is capable of producing.

• 1035

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Mr. Chairman, I would like to follow up on what Mr. Dionne was asking. Mr. Thorneycroft, I take it you do not essentially disagree with Justice Sopinka in that, as I read his report to the minister, the board as a whole will lay down what powers and duties are delegated to the chairman by the board. The chairman is subject to and shall act in accordance with general policies, resolutions, rules and regulations of the board in the conduct of his duties as chairman. I sense, then, that you are agreeing with Mr. Justice Sopinka in that, in fact, no chairman could run the ship to suit himself and to hell with the board.

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, I do not think any chairman could run a ship himself. In large part I have no problem with what Mr. Justice Sopinka stated, but there is one difference. First let me say that, with respect to operational powers, I think they have to be developed and promulgated and constructed by the board, and the whole organization has to operate in consonance with them. On the other hand, the way the legislation is drafted now and the way it was drafted during the CASB Act, it confers upon the chairman specific responsibilities with respect to the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act.

From my point of view and from my experience over the past year, I would have to say that I think that distinction is most desirable because if, for example, the board had to deliberate on every minor detail, such as

[Translation]

Il n'y aura que quatre membres du bureau. N'est-ce pas?

M. Thorneycroft: Les dispositions du projet de loi prévoient actuellement pour le bureau, un président et quatre membres. C'est cela, monsieur.

M. Dionne: On prévoit que chacun des quatre membres du bureau sera expert dans un domaine quelconque, l'aviation, la marine, le transport de surface, les pipelines, n'est-ce pas?

M. Thorneycroft: Je constate que le libellé du projet de loi prévoit que les membres du bureau posséderont «collégialement la compétence voulue». Je ne suis pas en mesure de définir cette expression. Je ne sais pas si cela signifie qu'il faudra qu'ils soient experts. Manifestement, je ne pourrai pas intervenir dans leur nomination. D'après mon expérience, une compétence d'expert dans un domaine particulier n'est pas nécessaire. Quant à moi, il serait de beaucoup préférable d'avoir recours à des gens qui peuvent évaluer, juger, raisonner. Je pense que ces qualités contribueront bien d'avantage au fonctionnement du bureau, où l'on constatera des discussions tout à fait saines, des dissensions, mais qui produiront au bout du compte un jugement collégial, garantissant que le rapport du bureau, une fois rendu public, sera le meilleur possible.

M. Benjamin (Régina—Lumsden): Monsieur le président, je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Dionne. Monsieur Thorneycroft, si j'ai bien compris, vous vous rangez à l'opinion du juge Sopinka qui, d'après mon interprétation, souhaiterait que le bureau établisse lui-même quelle seront les pouvoirs et les fonctions déléguées au président par les autres membres du bureau. Le président devrait respecter les politiques générales, les résolutions, les règlements du bureau dans l'exercice de ses fonctions de président. Par conséquent, je crois comprendre que vous convenez avec le juge Sopinka, qu'aucun président ne devrait être seul maître à bord et faire fi de l'opinion des autres membres du bureau.

M. Thorneycroft: Monsieur Benjamin, aucun président ne pourrait être seul maître à bord. En fait, je suis tout-à-fait d'accord avec le juge Sopinka, mais il y a une petite différence. Pour ce qui est des pouvoirs concernant le fonctionnement, je pense qu'il faut que le bureau les établisse, les promulgue et les définisse; tout l'organisme doit suivre à l'unisson. Par ailleurs, et cela est vrai aussi dans le cas de la loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, le libellé du projet de loi confie au président des responsabilités particulières en vertu de la Loi sur l'administration financière et de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

D'après mon expérience de quelques années, je dirais que cette distinction est très souhaitable, car si le bureau devait se pencher sur chaque détail, pour embaucher ou licencier un nouvel enquêteur ou pour toute autre tâche

[Texte]

hiring or firing a new investigator or doing anything that is more bureaucratic in nature, it could tie the hands of the board completely. When you do that, you divert the energies and the time of those individuals from what they should be doing, in my opinion, which is promoting and advancing aviation safety. So while I have no basic disagreement with Mr. Justice Sopinka, I have that one reservation.

Mr. Benjamin: The way the bill and Mr. Justice Sopinka's recommendations read. . . I am not sure if the bill reads that well or not, but based on what Mr. Justice Sopinka said, the board would lay down the general guidelines and policy for the administration of the board and its staff, and the chairman would conduct himself within the confines of that general policy as to the day-to-day details of the operation, whether it is hiring a typist, working up a budget or whatever, and would be answerable to the board if he departed from that general policy and direction.

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman and Mr. Benjamin, I am not certain the board really should get involved in the day-to-day administration. I wonder if I might ask my executive director to take that question. He does possess the corporate knowledge. He was a member of the CASB from day one and he was part of the business of building the way the board operates. While I could give it a stab, I think it would be preferable and perhaps even more accurate to ask Mr. Johnson to do that.

• 1040

The Chairman: Again, as with every witness, could you just give a capsule comment of your background before you got on to the board?

Mr. Ken Johnson (Executive Director, Canadian Aviation Safety Board): Mr. Chairman, I originate from the west coast. I took my schooling in Vancouver and graduated from the University of British Columbia with a Bachelor of Commerce. I took my flying training with the military and flew for a period with the military and did a certain amount of civil flying. I worked in industry for a few years, then 20 years ago came to the federal government, initially as a civil aviation inspector, and worked on through planning and a number of other positions. I was Director of Planning and Policy for the Canadian airport system. Immediately prior to coming to the Canadian Aviation Safety Board I was Director of Transport Canada's Aviation Safety Bureau. Since the board was formed I have been Executive Director of the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Benjamin: Surely the CASB, and surely this new board, as a board, will lay out the general guidelines and policy for how the board and all its employees shall

[Traduction]

administrative, il serait ni plus ou moins paralysé. Si nous exigeons cela, les énergies et le temps des membres du bureau ne seraient pas consacrés à leur tâche principale, qui à mon avis est la promotion et l'amélioration de la sécurité aérienne. Essentiellement, je suis d'accord avec le juge Sopinka à cette réserve près.

M. Benjamin: Le libellé du projet de loi et les recommandations du juge Sopinka. . . je ne sais pas quelle interprétation on peut donner au juste du projet de loi, mais d'après ce qu'a écrit le juge Sopinka, c'est le bureau qui préciserait les directives et la politique générales pour l'administration du bureau et de son personnel. Le président devrait se conformer à cette politique générale pour ce qui est de l'administration quotidienne, qu'il s'agisse d'embaucher une dactylo ou de préparer le budget. Le président serait comptable aux autres membres du bureau s'il lui arrivait de déroger à cette politique et à cette orientation générales.

M. Thorneycroft: Monsieur Benjamin, je ne pense pas que le bureau doive nécessairement s'occuper de l'administration quotidienne. Permettez-moi de demander au directeur exécutif de répondre à cette question. C'est lui qui connaît le fonctionnement de l'organisation. Il a fait partie du Bureau canadien de la sécurité aérienne dès le début et il a participé à l'établissement des règles de fonctionnement du bureau. Je pourrais essayer de vous répondre, mais je pense qu'il est préférable de demander à M. Johnson de le faire, car il sera beaucoup plus précis que moi.

Le président: Comme les autres témoins, voudriez-vous nous donner une idée de l'expérience que vous avez eue avant votre nomination au bureau?

M. Ken Johnson (directeur exécutif, Bureau canadien de la sécurité aérienne): Monsieur le président, je suis originaire de la côte ouest. J'ai fait mes études à Vancouver et j'ai obtenu un baccalauréat en commerce de l'Université de la Colombie-Britannique. J'ai suivi ma formation de pilote dans l'armée et j'y ai travaillé pendant quelque temps, après quoi j'ai été pilote civil. J'ai travaillé dans le domaine pendant quelques années, puis, il y a vingt ans, je suis entré au gouvernement fédéral, d'abord comme inspecteur de l'aviation civile puis dans des postes de planification et certains autres. J'ai été directeur de la planification et de la politique pour le système aéroportuaire canadien. Juste avant d'entrer au Bureau canadien de la sécurité aérienne, j'étais directeur du Bureau de la sécurité aérienne de Transport Canada. Depuis la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, j'ai été son directeur exécutif.

M. Benjamin: J'imagine bien que le BCSA ainsi que le BEAT traceront les grandes orientations concernant le fonctionnement du bureau et de son personnel, et que les

[Text]

operate, and the powers invested in the chairman of the board will be carried out within the general guidelines and policies laid out by the board.

Mr. K. Johnson: The chairman of the board has in effect two jobs. He is chairman of the board of the chairman and members and he is the chief executive officer of the entire organization. As the head of a government agency, he is delegated the same powers. . . the maximum amount anybody who runs a government agency gets is that of a deputy head. So financial matters, personnel matters, property matters are all delegated to his office. In general, then, the day-to-day internal administration of the board is seen as the province of the chairman. The operation—what investigations are going to take place, what sorts of standards there should be for investigations, how they are going to decide to deal with dissent, how they are going to make recommendations, when they will hold public inquiries—all the operational matters are under the other part of the board, where the chairman sits with the board as one member among whatever number are there. But there is a fair distinction between internal administration and the operational aspects of the board.

Mr. Benjamin: The whole board is responsible, as I read the proposals. Would you then agree, both you gentlemen, that maybe the chief executive officer should not be a board member? He is responsible to the whole board and the board is responsible for how he conducts himself?

Mr. K. Johnson: There are many, many options the government could have chosen. What it has chosen in the CASB and what is proposed in here is, in my belief, a pretty common sort of option, where the head of the agency is the chief executive officer and he is responsible for that internal administration. I suppose it would be possible to have it structured differently. I do not think there is any administrative flaw or any difficulty in working the way it is proposed. That way it could work too.

Mr. Benjamin: Either way. —How do you feel, sir?

• 1045

Mr. Thorneycroft: I agree with my colleague. The main detracting factor, of course, is that if the board is involved—and I expressed this earlier—in what I would term the nitty-gritty of the day-to-day operation then that detracts from their primary duty.

Mr. Benjamin: No, I did not say that. I said that the chief executive officer would function within the general guidelines and framework. Surely the board in its initial meetings would lay out general policy and guidelines within which the CEO would function, the board members.

Mr. Thorneycroft: Yes, that would work.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Following along that line of questioning, the suggested outline of the board was that the chairman be a strong administrator and that two

[Translation]

pouvoirs du président s'exerceront à l'intérieur de ce cadre.

M. K. Johnson: Le président du bureau a en fait deux fonctions. D'abord, il en est le président, puis le premier dirigeant. Comme il est à la tête d'un organisme gouvernemental, il est investi des mêmes pouvoirs. . . le rang le plus élevé du gouvernement est celui de sous-chef. La gestion du personnel, les affaires financières et les questions mobilières relèvent toutes de lui. En règle générale, donc, l'administration interne quotidienne du bureau relève du président. Toutes les autres questions de nature opérationnelle—les enquêtes qui devront être menées, les normes qui présideront à leur déroulement, le cas qui sera fait de la dissidence, la formulation de recommandations, le moment où les enquêtes publiques se tiendront—tout cela relève de l'autre volet du bureau; le président est alors sur le même pied que les autres membres. Il y a donc une distinction nette à faire entre l'administration interne et le mandat opérationnel du bureau.

M. Benjamin: Si je me fie aux premières propositions, c'est le bureau en entier qui est tenu responsable. Ne trouvez-vous donc pas, messieurs, que le premier dirigeant du bureau ne devrait pas être membre du bureau? Il est comptable devant l'ensemble du bureau et le bureau comptable de la façon dont il se conduit?

M. K. Johnson: Le gouvernement a choisi parmi une multiplicité de solutions. Ce qui a été retenu ici est très courant, à mon avis: le dirigeant de l'organisme est le premier dirigeant du bureau et c'est lui qui a la responsabilité de l'administration interne. J'imagine que l'on aurait pu adopter une autre structure. A mon avis, il n'y a là aucune faille administrative ni aucune source de difficultés. Cette structure peut-être efficace.

M. Benjamin: Peut-être. Qu'en pensez-vous?

M. Thorneycroft: Je suis d'accord avec mon collègue. Le principal inconvénient, évidemment, comme je l'ai déjà dit, c'est que le bureau doit s'occuper jour après jour de ce que j'appelle l'intendance, ce qui le détourne de sa mission première.

M. Benjamin: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que le premier dirigeant du bureau allait mener son action à l'intérieur du cadre général. J'imagine que lors de sa première réunion, le bureau va tracer le cadre général à l'intérieur duquel le dirigeant et les membres du bureau vont opérer.

M. Thorneycroft: Oui, c'est ce qui se fera.

M. Atkinson (St. Catharines): Je vais poursuivre dans la même veine. D'après la composition proposée pour le bureau, le président est censé être fort en administration,

[Texte]

people be knowledgeable in aviation matters, one in marine matters, and one in railway and pipeline matters. Do you have any comment on that suggested structure for the new board?

Mr. Thorneycroft: No, I think the application of the article that suggests that they be collectively knowledgeable would be a reasonable breakout. It is certainly helpful to have a good working knowledge of a mode, but once again I have to go back to my earlier comment. In a very short period any member who is picked very carefully would be able to get the working knowledge that he requires of all modes and would be able to make his contribution based on it.

I hope I am not giving you gentlemen the impression that I do not favour knowledgeable persons in various modes. I do not want to convey that impression. All I am saying is that if I had to make a hard choice between getting a bunch of people who were expert in the various modes as opposed to getting people who are able to reason, who have good judgment, then I would, I think, choose the latter group.

Mr. Atkinson: Since the recommendation is for a chairman with strong administrative skills, is there a necessity for an executive director, who I assume helps the chairman mainly with the administration and does not get involved in the other aspects of the position?

Mr. Thorneycroft: I did not see spelled out in the actual draft bill that the chairman should have strong administrative skills, but I do know that is one aspect that is considered. However, having said that, to have strong administrative skills is certainly a great attribute, but in point of fact the magnitude of the job of running the agency is such that I think any chairman, regardless of his administrative skills, would be forced to rely heavily on the services of an executive director such as Mr. Johnson, to whom some—indeed, quite a bit—of the powers would be delegated to run the agency insofar as the public servants involved are concerned.

If I were still in the service then I would say that you need a chief of staff, and he would certainly fill that role. Certainly there is lots of work that the chairman can and should be doing without getting involved, quite frankly, in the detail of the day-to-day operations.

Mr. Atkinson: The bill provides that the Minister of Transport can appoint an observer for an investigation. Do you feel that creates any conflict of interest or compromises the board in any manner in their decision-making?

Mr. Thorneycroft: You could look at that in two ways. There are pros and cons, obviously.

Observer status being given to someone from the Minister of Transport makes sense, because a transportation accident obviously involves some part of the minister's property. It permits that individual to report to the minister very quickly so that perhaps action could be taken to eliminate potential, or even real,

[Traduction]

deux des membres doivent s'y connaître en aviation, un dans les questions maritimes et un autre dans les chemins de fer et les pipelines. Avez-vous des observations sur la structure qui a été suggérée pour le nouveau bureau?

M. Thorneycroft: Non, je pense que si l'on applique l'article où il est dit que les membres doivent posséder collégialement la compétence voulue ce sera raisonnable. Certes, il est bon d'avoir une bonne connaissance de travail d'un type de transport, mais, comme je l'ai déjà dit, une membre soigneusement trié sur le volet acquerra vite les connaissances pratiques nécessaires dans tous les domaines et pourra jouer son rôle.

Ne croyez pas que j'en veux aux spécialistes. Pas du tout. Par contre, si je devais choisir entre un groupe d'experts dans chacun des domaines et des gens capables de raisonner et de faire preuve de jugement, je préfère le deuxième groupe.

M. Atkinson: Comme on recommande de choisir un président qui a de bons talents d'administrateur, a-t-on besoin d'un directeur exécutif qui seconde le président surtout pour les questions administratives et qui ne s'occupe pas de l'autre volet du mandat?

M. Thorneycroft: Dans le projet de loi, nulle part il n'est question de talents d'administrateur hors du commun pour le président. Je sais par contre que c'est l'un des critères. Savoir administrer, c'est assurément un atout. Sauf que diriger l'organisme représente tant de choses à faire que le président, quel qu'il soit et quels que soient ses talents d'administrateur, devra forcément compter beaucoup sur les services d'un directeur exécutif comme M. Johnson, à qui passablement de pouvoirs seront délégués pour ce qui est de la gestion des fonctionnaires.

Si j'étais toujours dans l'armée, je dirais que c'est un chef d'état major qu'il faut, et il convient parfaitement. Le président peut et doit abattre quantité de tâches sans avoir à s'occuper des questions d'intendance.

M. Atkinson: Au terme du projet de loi, le ministre des transports peut nommer un observateur lors d'une enquête. Estimez-vous que cela crée un conflit d'intérêt ou empêche le moins le bureau de prendre ses décisions?

M. Thorneycroft: Il y a deux points de vue. Il y a du pour et il y a du contre.

Il est bien normal d'accorder le statut d'observateur à un agent du ministre des transports, puisque dans un accident de ce genre, c'est du matériel de son ministère qui est en cause. Cela permet à cet observateur de faire connaître très rapidement au ministre les mesures correctrices à prendre. Cela ne me dérange pas du tout.

[Text]

problems that are occurring. I do not have any problem with that.

• 1050

Where I would have a problem—and I guess there is a slight risk that it could occur—is if the minister tries to impose his will on the board, then I would say that would be undesirable. But I can tell you unequivocally that has not been the case during my time at the CASB. The minister has been absolutely outstanding in keeping hands off the agency.

So in addition to that observer status on any given accident, of course, there will be observers who will be approved by the board for participation. They might be company representatives or aircraft engine manufacturer representatives or things of that nature. And I think that is good.

Finally, and to develop that just a bit more, when you get to the interested party stage, obviously the draft report goes to the Minister of Transport and he can comment on it; but so can the other people. And in the other people commenting on it, everybody is kept open and honest. So I think it is probably a very reasonable compromise, and I do not have any heartburn over it at all.

Mr. Atkinson: The bill does not say who the reporting should be done through at present. What are your feelings on the matter? Should it be through the Minister of Transport, should it be through another minister, or should it be directly to Parliament?

Mr. Thorneycroft: I can live quite comfortably reporting to any minister to which the agency is expected to report. However, the committee might wish to look at the suggestion that a minister other than the Minister of Transport be the minister through whom we report to Parliament. I think we are talking here about perception, and there is no question, sir, that in the eyes of the general public it is perceived in many quarters that we are still part of Transport Canada. Our investigators in the field are often lumped in as Transport Canada people, and it is very difficult for the average person on the street to realize we only report through him rather than work for him. It might be well worth looking at that and perhaps recommending that a change take place.

Mr. Benjamin: A supplementary. Mr. Thorneycroft, would it not then be more proper, as is done with the Official Languages Act—and I think there are a few others, such as the Auditor General Act—for your report to be filed with the Speaker of the House, who will table it in the House, and all ministers, every member, will get a copy at the same time and then there will be no risk of perception... because no matter what ministry you go through, it is still the government?

Mr. Angus: Still the Cabinet.

[Translation]

Là où cela me dérangerait—et il n'est pas impossible que cela arrive—c'est si le ministre essayait d'imposer ses vues au bureau, ce qui serait alors inadmissible. Mais je peux vous affirmer catégoriquement que cela n'est jamais arrivé pendant que j'étais au BCSA. Le ministre a été extraordinaire et il a laissé toute latitude à l'organisme.

En plus de cet observateur, il y aura ceux que le bureau aura approuvés. Il pourra s'agir de représentants du fabricant ou du constructeur du moteur de l'appareil, ou quelque chose de ce genre. Je pense que c'est bon.

Enfin, pour vous donner une meilleure idée, à l'étape de la notification aux personnes intéressées, le projet de rapport est remis au ministre des Transports, qui peut formuler des observations. Mais c'est aussi le cas d'autres personnes. Tout reste donc honnête et ouvert puisque d'autres peuvent aussi formuler leurs observations. Pour moi, c'est donc un compromis très raisonnable, qui ne m'empêche nullement de dormir.

M. Atkinson: Le projet de loi ne précise pas par qui le rapport doit être transmis. Qu'en pensez-vous? Est-ce que cela devrait se faire par l'intermédiaire du ministre des Transports, un autre ministre ou directement au Parlement?

M. Thorneycroft: Je peux sans difficulté remettre mon rapport au ministre qu'on me désignera. Le Comité voudra peut-être par contre se pencher sur la suggestion qu'on choisisse un autre ministre que celui des Transports pour transmettre le rapport au Parlement. Nous avons ici affaire à une question de perception. Dans l'esprit du public, nous faisons toujours partie de Transports Canada. Sur le terrain, nos enquêteurs sont souvent pris pour des représentants de Transports Canada, et il est très difficile pour l'homme de la rue de comprendre que nous ne faisons que passer par lui pour déposer notre rapport plutôt que de travailler pour son compte. Il serait peut-être bon d'y réfléchir et peut-être de recommander une modification.

M. Benjamin: Une question supplémentaire. Monsieur Thorneycroft, comme cela se fait pour la Loi sur les langues officielles et quelques autres, je pense, dont la Loi sur le vérificateur général, ne vaudrait-il pas mieux déposer votre rapport auprès du Président de la Chambre, qui pourrait le déposer au Parlement de sorte que tous les ministres et tous les députés en recevraient un exemplaire au même moment, ce qui permettrait d'éviter toute perception... enfin, peu importe par qui vous passez, il s'agira toujours du gouvernement.

M. Angus: Ce sera toujours le cabinet.

[Texte]

Mr. Benjamin: Still the Cabinet. Why not? You file your report with the Speaker of the House, who is neutral, independent, and respected, etc.

Mr. Thorneycroft: I think I would be quite willing to report to Parliament in any way the government asked me to.

The Chairman: Since we were talking about how you report. . . and I guess it is the same wording in this bill as in the other act in terms of the head office; it is in the National Capital Area or as designated by the Cabinet. Your experience since you have been there, since April 1988. . . was it in Montreal or Ottawa?

Mr. Thorneycroft: During my time, Mr. Chairman, it has been in Hull throughout.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Being a new member, I was dismayed when the report on Gander came down and because there was dissention on the board, the minister decided to appoint Justice Estey to look at the four corners of the evidence presented and to see whether there should be a further investigation. I was further dismayed after the Dryden incident with what I considered the power of your board being usurped and another judge, Judge Moshansky, being appointed to review that incident and not allowing the board you head, Mr. Thorneycroft, to do its job. What concerns me is that the institutions we have in place to handle a situation such as this are usurped when we need them the most.

• 1055

Mr. Thorneycroft: Obviously it would be a disappointment for me personally to learn both that the Gander investigation was going to be reviewed and that the Dryden accident was going to be taken out of our hands. But I understand the reasons why it was done, and obviously when the government directs that something happen, I either live with it or I say I will take my business elsewhere. That is a fact of life.

But your point, sir, is well taken; I think the public perception of a board that really did not know what it was doing generated those two decisions.

However, I am very happy to tell you that, although the nine-member board has been taken out of the business of investigating the Dryden accident, the fact is that Justice Moshansky has in fact signed on all the technical experts, the investigative staff who belong to the agency, and we have put everything that we can at the justice's disposal.

Once again, personally that gives me a lot of gratification, because during all this turmoil the people who have not been able to counter it are the investigators, the professionals, and they are working under a lot of stress and I would certainly want to go on record as saying that I take my hat off to them and feel that they are doing

[Traduction]

M. Benjamin: Toujours le cabinet. Pourquoi pas? Vous déposez votre rapport auprès du Président de la Chambre, qui est neutre, indépendant, respecté, et ainsi de suite.

M. Thorneycroft: Quelle que soit la méthode que le gouvernement demandera d'adopter pour déposer le rapport au Parlement, je m'y plierai sans difficulté.

Le président: Comme il est question de la façon dont vous présentez votre rapport. . . et je pense que l'on retrouve ici le même libellé que dans l'autre loi en ce qui concerne le siège de l'organisme. Il doit s'agir de la région de la Capitale nationale ou du lieu désigné par le cabinet. Depuis que vous occupez votre poste, depuis avril 1988. . . c'était à Montréal ou à Ottawa?

M. Thorneycroft: Pendant que j'y étais, monsieur le président, cela a toujours été à Hull.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Quand le rapport sur l'accident de Gander a été rendu public, j'ai été renversé de voir qu'à cause de membres dissidents, le ministre a décidé de nommer le juge Estey pour passer au peigne fin la preuve qui avait été réunie et décider s'il y avait lieu de tenir une autre enquête. J'ai à nouveau été consterné après l'accident de Dryden parce qu'à mon avis le pouvoir de votre bureau a été usurpé par un autre juge, le juge Moshansky, qui a été chargé de revoir ce qui était arrivé sans permettre au bureau que vous dirigez, Monsieur Thorneycroft, de faire son travail. Ce qui me préoccupe, c'est que les institutions dont nous disposons pour faire face aux situations comme celle-là sont court-circuitées lorsque nous en avons le plus besoin.

M. Thorneycroft: Évidemment, ce serait une déception personnelle pour moi d'apprendre que l'enquête de Gander est passée en revue et que celle sur l'accident de Dryden va nous être retirée. Mais je comprends pourquoi cela a été fait, et quand le gouvernement prend une décision, ou bien je m'en accommode ou bien je tire ma révérence. La vie est ainsi faite.

Mais c'est un bon argument que vous soulevez. À mon avis, ces deux décisions ont été prises parce que la population avait le sentiment que le bureau ne savait pas vraiment ce qu'il faisait.

Je peux quand même vous dire avec grand plaisir que même si les neuf membres du bureau ont été exclus de l'enquête sur l'accident de Dryden, le juge Moshansky a retenu tous les experts techniques, le personnel enquêteur du bureau, et nous avons tout mis à la disposition du juge.

Cela me réconforte beaucoup parce que dans toute cette agitation ceux qui n'ont pas pu répliquer, ce sont les enquêteurs, les professionnels, qui subissent une pression énorme dans leur travail, et je voudrais déclarer publiquement toute mon admiration pour eux et dire qu'ils font un excellent travail. Le fait que le juge

[Text]

an excellent job. And I think the fact that Justice Moshansky has asked them to continue is confirmation that they must be doing something right.

I have skated around a bit, sir, and I hope you will understand that I am in a rather delicate situation, given those two ongoing things.

Mr. Comuzzi: I appreciate that, but my question was that the institution itself is bypassed, and that tells me that there is something fundamentally wrong with the institution if that is the case, if the government makes that decision. The dissension on the board is obviously the reason, and that is what I would really like you to comment on, please.

Mr. Thorneycroft: I do not think the basic structure of the CASB is very flawed. It is not perfect, obviously—nothing is perfect—but from my point of view it is a very well-created piece of legislation, one with which I can live quite comfortably.

I would have to say that what we have at present on the board is a people problem. We have a group of people who just cannot agree to get along. We have basic philosophical differences, and those differences are, in my view, unresolvable. I really cannot say more than that. I see it as a people problem.

Mr. Comuzzi: I appreciate that.

So I gather from your remarks, Mr. Thorneycroft, that in your estimation the present legislation, the Canadian Aviation Safety Board, is not flawed; that perhaps it needs some touching up or fine-tuning because it has been in place for four years, but with the passing of a regulation or perhaps a further definition of the terms that act would be quite operable.

Mr. Thorneycroft: From my review of the new legislation, aside from the things you have just talked about the legislation is modelled after the CASB Act, and I am truly quite comfortable with that.

The Chairman: Just to come to the point, you feel the structure is good, but there was a personality situation with people on the board. Is that correct?

Mr. Thorneycroft: That is correct, in my view.

The Chairman: Is there any way this legislation is going to add to that or diminish that?

• 1100

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, it is good legislation, in my view. I truly believe the success or failure of any agency created is going to depend on the calibre and the quality of the people who are appointed to the board.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, that really gets into the next area of questioning I would like to approach. I am sorry if I get mundane.

It appears there are some fundamental questions about the operation of the board, and that is where we seem to be getting. I am wondering if you would go into some

[Translation]

Moshansky leur ait demandé de rester montre bien qu'ils font du beau travail.

J'ai un peu louvoyé, monsieur, mais j'espère que vous comprendrez que je suis dans une situation délicate à cause de ces deux affaires.

M. Comuzzi: Je le reconnais, mais ma question, c'est que l'institution elle-même a été court-circuitée. J'en conclus qu'il y a quelque chose de faussé à la base si c'est le cas, si le gouvernement prend cette décision. Les voix dissidentes au sein du bureau en sont de toute évidence la cause, et c'est là-dessus que j'aimerais entendre ce que vous pensez.

M. Thorneycroft: Je ne pense pas que la structure du BCSC soit faussée à la base. Ce n'est pas parfait, rien ne l'est, mais à mon avis il s'agit d'une loi très bien pensée, dont je peux m'accommoder très facilement.

Le problème au bureau à l'heure actuelle, c'est un problème de personnalités. Ce sont des gens qui n'arrivent tout simplement pas à s'entendre. Les mentalités sont différentes, et les divergences de vues sont, à mon avis, insurmontables. Je ne peux pas en dire plus. Pour moi, c'est un conflit de personnalités.

M. Comuzzi: Je vois.

D'après vous, donc, ni le projet de loi ni le Bureau canadien de la sécurité aérienne ne souffrent de défauts majeurs. Il faut peut-être faire des retouches ici ou là puisque sa création remonte déjà à quatre ans, mais avec un règlement ou une définition plus poussée de certains termes de la loi, cela pourrait très bien aller.

M. Thorneycroft: Après avoir passé en revue le nouveau projet de loi, et exception faite de ce dont vous venez de parler, ce texte s'inspire de la loi sur le BCSC, et cela me va très bien.

Le président: Pour que ce soit bien clair, vous estimez que la structure est bonne, mais qu'il y a un conflit de personnalités entre les membres du bureau. C'est bien cela?

M. Thorneycroft: Oui, à mon avis.

Le président: Avec ce projet de loi, est-ce que les choses vont s'améliorer ou empirer?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, c'est un bon projet de loi. Je pense sincèrement que le succès ou l'échec de l'organisme va dépendre du calibre et de la qualité de ceux qui sont nommés au bureau.

M. Comuzzi: Monsieur le président, cela m'amène au genre de questions que je voudrais poser. Excusez-moi si j'ai l'air terre-à-terre.

Il semble y avoir des questions fondamentales au sujet du fonctionnement du bureau, et c'est là où j'aimerais en venir. Pourriez-vous nous expliquer dans les détails

[Texte]

detail, Mr. Thorneycroft, into how you envisage the role of your executive director, when you have your meetings, the amount of your budget, how you apply for additional funds if the need should arise, how often you meet, who calls the meetings. It would be very helpful to me at this particular point in time to zero in on the functions of your board and how it operates on a day-to-day basis. Would you mind doing that, please?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, that is a pretty tall order, and I might be cutting into your questioning time, sir.

Mr. Comuzzi: The reason I saved that question until the end, Mr. Chairman, is that I know my time is up.

The Chairman: Your time is up. I thought we had touched on that, but perhaps there is something you could amplify or repeat in part.

Mr. Thorneycroft: Okay, I will try to do it very quickly. First of all, dealing with the board, there are regularly scheduled board meetings, and these are normally held on a monthly basis to look at the work that has to be approved in a formal way by the board. A meeting can be called by me, if I wish. A meeting can be called at the present time, certainly under my jurisdiction, by any member who wishes to call it. All I have to know is the subject-matter in a very general way, and I will call a meeting.

So in addition to the business of looking at occurrence reports at the board, we consider a lot of other action as well, such as safety recommendations, and we spend a lot of time on trying to accommodate our philosophy so we can work more agreeably. It does not always work.

A lot of that flows to my office, and really I am then trying to transmit throughout the agency the wishes or the decree of the board, and of course, I work very, very closely with my executive director. In fact, we have daily contact; there is no question about that. I have delegated to him considerable powers with respect to handling the public service part of the ship. He is the nuts and bolts guy who is my chief of staff, who keeps the thing going, and it does give me more time to do some long-range planning and to cater to some of the other responsibilities that are part of my job.

That is a capsule indication. As for the budget, we have an annual budget that is worked up within the administration. It is signed off by the Minister of Transport at the present time and goes to Treasury Board. If we require additional funds because of a major accident, we make a special submission to Treasury Board, and thus far that has always produced the required resources.

Mr. Comuzzi: How much is the budget?

Mr. Thorneycroft: At the moment, it is about \$17 million.

[Traduction]

comment vous voyez le rôle de votre directeur exécutif, à quel moment vous tenez vos réunions, votre budget, comment vous réclamez des fonds supplémentaires si le besoin s'en fait sentir, combien de fois vous vous réunissez, qui convoque les réunions. À ce stade-ci, cela m'aiderait beaucoup si l'on s'attardait sur les fonctions du bureau et son fonctionnement quotidien. Cela vous ennuerait?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, c'est beaucoup demander, et j'aurais peur de mordre sur le temps qui vous est réservé pour poser des questions.

M. Comuzzi: Si j'ai gardé cette question pour la fin, monsieur le président, c'est que je sais que mon temps est épuisé.

Le président: Effectivement. Je pensais qu'on avait soulevé la question, mais peut-être pourriez-vous développer votre pensée ou reprendre ce que vous avez déjà dit.

M. Thorneycroft: D'accord. Je vais essayer de faire vite. D'abord, en ce qui concerne le bureau, des réunions seront prévues à intervalles réguliers. Tous les mois, nous nous penchons sur les travaux qui doivent être approuvés officiellement. Je peux convoquer une réunion, si je le désire. À l'heure actuelle, n'importe quel membre peut en convoquer une. Il suffit seulement de m'informer du sujet de façon générale, et je convoque la réunion.

En plus des rapports d'accident, nous examinons quantité d'autres questions, comme les recommandations en matière de sécurité, et nous passons beaucoup de temps à concilier nos points de vue pour créer l'harmonie. Cela ne marche pas toujours.

Beaucoup de ces choses arrivent sur mon bureau. Dans ces cas-là, j'essaie de transmettre à l'ensemble de l'organisme les souhaits du bureau, en collaboration très étroite avec mon directeur exécutif. De fait, nos contacts sont quotidiens, cela ne fait pas de doute. Je lui ai délégué des pouvoirs considérables en ce qui concerne l'aspect fonction publique de l'organisme. C'est lui qui s'occupe des questions pratiques, qui veille à ce que les choses aillent rondement, ce qui me donne plus de temps pour me consacrer à la planification à long terme et m'acquitter des autres responsabilités.

Voilà, en un mot, c'est cela. Le budget, lui, est préparé annuellement par les fonctionnaires. À l'heure actuelle, c'est le ministre des Transports qui l'approuve et le fait suivre au Conseil du Trésor. S'il nous faut des fonds supplémentaires à cause d'un gros accident, nous préparons une présentation spéciale au Conseil du Trésor, qui, jusqu'à présent, a toujours débouqué les fonds.

M. Comuzzi: Votre budget est de combien?

M. Thorneycroft: À l'heure actuelle, environ 17 millions de dollars.

[Text]

Mr. Wilbee (Delta): Welcome. Under your present CASB, really you have been investigating only the air incidents and, of course, taking on these other subjects of marine transport, pipelines, etc. Would you have any suggestions as to how the cases might be sifted out? You could be working with a smaller board. Do you feel some criteria would be established for cases that would be heard by your board?

Mr. Thorneycroft: Sir, I think one of the first things a new agency would have to do at the board level is look at the resources that are going to accrue to the new organization—at the present time we think it will be about 300—and try to use our experience on CASB as a yardstick, try to determine the scope we think we can bite off during the first formative period. I think we would have to decide on the classes of accidents, incidents and occurrences we would in fact investigate.

• 1105

We would probably be able to do what we do today on the air side. On the marine side—and you will understand, sir, that this is the preliminary estimate—I think there would be some reduction in the number of cases that could be handled, simply because at the moment they are done basically by one individual, whereas under the new system they will be done by a group of investigators. To some degree at least, the same would be applicable on the rail and commodity pipeline side.

I think one other thing would happen, and indeed I noticed it in the legislation. Any occurrences being investigated at the moment the marine casualty investigation organization and the rail accident organization came over to the new unit would be completed under the Canada Shipping Act and the Railway Act. When CASB came on board, that was not done. They said they would try to do them under the new format, and it took three years to dig their way out. I think we would be wise to look at that very carefully.

There is going to be a specific limit on what we can do during the formative years. Then, depending on what the government wants and how we see things going, we would probably ask for additional resources to look at other areas we think are very, very worthwhile from a safety point of view.

Mr. Wilbee: How do you see cases being introduced into the system? Are these going to be referred by the federal government, provincial governments, coroners, courts?

Mr. Thorneycroft: At the present time there are compulsory reporting systems, and I think that would continue under the new organization. That is how we would be apprised of an occurrence, and we would take it from there.

[Translation]

M. Wilbee (Delta): Bienvenue. Dans sa forme actuelle, le BCSA n'a évidemment fait enquête que sur les accidents aériens et vous allez dorénavant vous charger aussi des questions du transport maritime, des pipelines, etc. Avez-vous une idée de la façon dont on pourrait faire le tri pour en écarter quelques-uns? La composition du bureau pourrait être plus petite. Pensez-vous qu'il faudrait établir des critères pour déterminer les affaires qui devraient être entendues par votre bureau?

M. Thorneycroft: Une des premières choses que le bureau devra considérer, c'est l'effectif qui nous sera confié—à l'heure actuelle, on pense qu'il s'agirait d'environ 300 personnes. Sur la foi de notre expérience au BCSA, il faudra voir ce qu'on pourra se mettre sous la dent dans les premiers temps. Je pense qu'il nous faudra décider des catégories d'accidents et d'incidents sur lesquelles nous voudrions faire enquête.

Nous pourrions probablement faire ce que nous faisons déjà du côté des activités aériennes. Pour ce qui est des questions maritimes—et vous comprendrez qu'il s'agit d'une estimation préliminaire—il y aura probablement une certaine réduction du nombre d'affaires que nous pourrions étudier, ne serait-ce que parce qu'à l'heure actuelle une seule personne s'en charge, alors que selon la nouvelle formule ce sera un groupe d'enquêteurs qui s'en chargera. Dans une certaine mesure tout au moins, il en ira de même pour les activités ferroviaires et celles des productoducs.

Il arrivera aussi une autre chose, et je l'ai notée dans la loi. Toutes les affaires à l'étude au moment où l'élément marine et l'élément ferroviaire passent dans le nouveau bureau connaîtront leur aboutissement sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les chemins de fer. Quand le BCSA s'est joint au BEAT, cela n'a pas été fait. On a dit qu'on essaierait de les régler en adoptant le nouveau système, et il a fallu trois ans pour se dépêtrer. Cela mérite qu'on y regarde de plus près.

Pendant les premières années, on ne pourra pas tout faire. Puis selon la façon dont iront les choses et en fonction des désirs du gouvernement, nous demanderons probablement des ressources supplémentaires pour examiner les domaines prioritaires pour la sécurité.

M. Wilbee: Comment vous confiera-t-on de nouveaux cas? Cela viendra-t-il du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des coroners, des tribunaux?

M. Thorneycroft: À l'heure actuelle, il existe des régimes de notification obligatoire, et je pense qu'ils seront maintenus. Ainsi on nous signalera qu'un incident est survenu, et à ce moment-là nous prendrons le relais.

[Texte]

Mr. Wilbee: Have you had any problems with your present system with co-operation, say, from coroner's inquiries, this type of thing?

Mr. Thorneycroft: Sir, I think it would be safe to say there was some prickliness initially, but over a period of four years it has virtually dissipated, and we have memoranda of understanding with almost every province. There are just one or two where we are dotting an "i" and crossing a "t", and we should have them all on board very soon. So our relationship with the provincial coroners is now very, very good and very helpful. I am certainly optimistic that we can build on that and have it transferred to the new modes without any great problem.

Mr. Wilbee: From your experience in the last year with CASB, do you see any major or minor flaws in the new legislation that you feel should be altered before it is put into final form? If you were in our position, what would you recommend to your colleagues?

Mr. Thorneycroft: I would suggest that the committee might look at the name of the act. I think my views on this are well known in Transports Canada. They were during my time there.

I do not think anybody really has a monopoly on safety. Inasmuch as the only reason we investigate accidents is to try to prevent a recurrence, which in essence is advancing safety, then surely the word "safety" should appear somewhere in the name of the new agency. I would and could live very comfortably with something like Canadian Transportation Safety Board. That would be something I would recommend to my colleagues to consider if I were part of this organization.

Mr. Wilbee: What about the function of the legislation? Do you see any problems, any places where it would break down under various circumstances?

The Chairman: As I understand it, you feel the structure is adequate for the purpose. You get human factors involved from time to time and circumstances do change. I do not want to take the question away. But you would like the name of the board to be the same as your counterpart in the United States, to add the word "safety". Is that correct?

• 1110

Mr. Thorneycroft: I would certainly like "safety" in it, yes. In fact, if they had not swiped it, I would even go so far as to say that National Transportation Safety Board was pretty neat, but I do not think we could bring that off.

Mr. Walker (Winnipeg North Centre): Mr. Chairman, I would like to return to the question of the composition of the board. I am listening to you carefully and you seem to be indicating some shying away from the way it is stated under the present legislation—that the board should have collective knowledge about air, marine, rail and commodity pipeline issues—which makes me think you would be more content with, to use my language, generalists who would have some understanding of the

[Traduction]

M. Wilbee: Le système actuel vous a-t-il empêché d'obtenir la collaboration, mettons, du coroner?

M. Thorneycroft: Disons qu'au début certains étaient chatouilleux, mais, quatre ans plus tard, cela a à peu près disparu, et un protocole d'entente nous lie maintenant à presque toutes les provinces. Dans un ou deux cas seulement, nous sommes en train de peaufiner le tout, et je dirais que tout le monde sera de la partie prochainement. Nos rapports avec les coroners des provinces sont donc très bons. Je suis certain que nous pouvons faire encore mieux pour que cela englobe les autres moyens de transport sans grande difficulté.

M. Wilbee: D'après ce que vous avez connu au BCSA l'année dernière, y a-t-il dans la nouvelle loi des faiblesses, petites ou grandes, qui devraient être rectifiées? À notre place, qu'est-ce que vous recommanderiez à vos collègues?

M. Thorneycroft: Je suggérerais au Comité de réfléchir au titre de la loi. On connaît très bien mon point de vue à Transports Canada. On le connaissait quand j'y étais.

Personne n'a le monopole en matière de sécurité. Puisque nos enquêtes ont pour but d'empêcher que les accidents ne se reproduisent, ce qui est le but même de la promotion de la sécurité, j'imagine que le mot «sécurité» devrait figurer quelque part dans le nom du nouvel organisme. J'aimerais bien quelque chose comme le Bureau canadien de la sécurité dans le domaine des transports. Si j'étais vous, c'est ce que je recommanderais à mes collègues.

M. Wilbee: Qu'en est-il du but du projet de loi? Voyez-vous des cas où il pourrait être impossible d'arriver à réaliser ce qu'on veut faire.

Le président: Si je vous ai bien compris, vous jugez que la structure est adéquate. L'élément humain intervient à l'occasion, et les circonstances changent. Je ne veux pas faire oublier la question, mais vous aimeriez que le nom du bureau soit le même que son équivalent aux États-Unis et qu'on y ajoute le mot «sécurité». C'est bien cela?

M. Thorneycroft: Je voudrais certes qu'il soit question de sécurité. De fait, si c'était encore possible, j'opterais même pour la désignation «Bureau national de la sécurité des transports», mais je ne pense pas que ce soit possible.

M. Walker (Winnipeg-Nord-Centre): Monsieur le président, je voudrais revenir à la composition du bureau. Je vous ai écouté très attentivement et vous semblez laisser entendre que l'on est en train de s'éloigner des exigences du projet de loi, en l'occurrence de la stipulation selon laquelle les membres du bureau doivent collégialement posséder la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc, ce qui me porte à croire que vous préféreriez des généralistes qui

[Text]

world and some maturity and some willingness to look at cases seriously with some intelligence.

But at the same time your board ran into trouble because there was a group of generalists who had some fundamental disagreements and personalities. Would you give us some advice as to how to shake that out?

Mr. Thorneycroft: Well, Mr. Chairman, I hope I did not convey the impression that I am not in favour of knowledgeable people. I am, truly. I am just suggesting that they do not have to be intimate experts in various modes.

Ideally, if you can get people who are knowledgeable about a mode and who also have the other attributes, then you have the right people. I am confident that the appointment process will cater to that. I think the success of the new organization is going to depend highly on the quality and the calibre of the people appointed, and I have no heartburn about the ability of our government to make that type of appointment.

Mr. Walker: What sort of people have a pool of knowledge about all these areas of transportation?

Mr. Thorneycroft: I do not read the bill, sir, as their having collective knowledge in all three modes. When the term "collective" is used in the draft, I interpret it as being one man who has air, one has rail, one has marine, and one perhaps commodity pipeline, and perhaps one administrator.

Mr. Walker: That is what I understand too, which leads me to the next question. How do you then organize the board so that people who have expertise such as you just described do not assume ownership in an investigation in their area?

Mr. Thorneycroft: I do not think they would be able, in a board session, to make their view prevail. There are too many checks and balances and that is why you need people who can reason, who can assess, who can look at what is put before them and make the necessary judgments to know whether that is good work, whether it is bad work, whether more work has to be done.

Mr. Walker: Right, but a board gets busy. I am sorry to interrupt you, but a board gets busy and say you have, God help us, 10 accidents going. How do you prevent the board from saying, well, you know about rail, why do you not go work with the investigators and come back to us?

Mr. Thorneycroft: With respect, sir, we have 500 accidents ongoing all the time.

[Translation]

ont une certaine compréhension du milieu et qui sont prêts à examiner les cas qui se présentent avec une certaine intelligence.

Par ailleurs, le bureau a déjà eu des problèmes parce qu'il était constitué de généralistes qui avaient des conflits de philosophie et de personnalité fondamentaux. Pourriez-vous nous dire comment on peut résoudre ce problème?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, j'espère ne pas avoir donné l'impression que je ne suis pas en faveur de gens compétents. Je vous garantis que je le suis. Je voulais tout simplement dire que les membres du bureau n'ont pas besoin d'être des experts dans les divers modes de transport.

Idéalement, il faudrait avoir des gens qui connaissent bien un mode de transport et qui possèdent les autres qualités requises. Je suis certain que le processus de nomination en tiendra compte. A mon avis, le succès du nouveau bureau dépendra beaucoup de la qualité et de la compétence des personnes nommées et je n'ai aucune inquiétude quant à la capacité du gouvernement de faire de telles nominations.

M. Walker: Quelle sorte de gens possèdent toutes ces connaissances sur ces divers secteurs des transports?

M. Thorneycroft: A mon avis, le projet de loi n'exige pas que les membres du bureau possèdent collégalement la compétence voulue dans les trois moyens de transport. Selon moi, quand on emploie le mot «collégalement», cela veut dire qu'un des membres connaîtra le domaine des transports aériens, un autre celui du transport ferroviaire, un autre celui du transport maritime et peut-être un autre celui du transport par productoduc et qu'il y aura aussi peut-être un administrateur.

M. Walker: C'est ce que j'avais compris moi aussi et cela nous mène à ma prochaine question. Comment pouvez-vous organiser le bureau pour que des gens qui possèdent les connaissances que vous avez mentionnées ne s'arrogent pas toute la responsabilité d'une enquête qui touche leur domaine?

M. Thorneycroft: Je ne pense pas qu'un membre du bureau pourrait faire accepter son propre point de vue de cette façon à une réunion du bureau. Il y a trop de mécanismes qui empêchent une telle chose de se produire et c'est pour cela qu'on a besoin de gens qui peuvent raisonner, évaluer, examiner les faits et porter les jugements nécessaires pour décider si le travail effectué est bon ou mauvais et s'il faut faire autre chose.

M. Walker: Peut-être, mais les membres du bureau auront du travail. Je m'excuse de vous interrompre, mais supposons qu'il y ait, par exemple, Dieu nous en garde, dix accidents. Comment peut-on empêcher le bureau de décider que celui parmi ses membres qui connaît bien le transport ferroviaire travaillera de concert avec les enquêteurs et rendra ensuite compte des résultats de l'enquête au reste du bureau?

M. Thorneycroft: Sauf votre respect, nous faisons toujours enquête sur quelque 500 accidents.

[Texte]

Mr. Walker: Whatever number you want to choose.

Mr. Thorneycroft: But you see, they do not all occur right now and they do not all come before the board at one point. It is simply a matter of scheduling. Heaven help us if we ever get a situation where we would have to look at 10 major accidents at one time. Historically, it just is not likely to happen. So the workload of the board will never be such, in my opinion, that the situation you envisage would occur where you get such a load in each area that they would say, you look after those and I will look after air and someone else can look after marine. I do not see that occurring at all. It does not happen now and we are dealing with all the occurrences that are going on, and there is some time to spare.

Mr. Walker: Would you say that if somebody is a rail expert they would see themselves as developing on the board an expertise in another area, taking along someone who knows nothing? You see, as I understand it, your board members are not there because they have an understanding of a particular sphere of activity. It seems to me that changes the nature of how board members perceive their role once they see their appointment to be a reflection of their expertise.

Mr. Thorneycroft: If I can use the current board as an example, we have two members who came to the board without any air background at all, as far as I am aware. In my view, both of those gentlemen, while obviously not aeronautical engineers, not expert to that extent, they have a darned sound working knowledge of how the industry functions and they can make reasoned assessment with anybody. I see that type of knowledge and ability as being transferable from one mode to another. A person who is knowledgeable in air can in fact learn about marine. I know that for a fact, because I was able to do that myself in my previous incarnations.

• 1115

Mr. Walker: I am not worried about a generalist learning; I am worried about a specialist maintaining a bailiwick.

Mr. Thorneycroft: I do not think it is possible, given the checks and balances. He has to sell his case to the other four board members.

Mr. Walker: Is there a need in the legislation to guarantee that dissenting opinions on fact and opinion get heard by the board?

Mr. Thorneycroft: That is an area that would have to be considered by the new board when it is working up its rules and regulations. The business of dissent is one that has created a lot of heartburn in the current organization.

[Traduction]

M. Walker: Le chiffre importe peu.

M. Thorneycroft: Par ailleurs, tous ces accidents ne se produisent pas au même moment et ne sont pas examinés par le bureau en même temps. Il s'agit simplement d'établir un programme de travail. Plait au ciel que nous ne soyons jamais obligés de faire enquête sur 10 accidents importants en même temps. C'est peu probable. Par conséquent, selon moi, la charge de travail du bureau ne sera jamais telle dans chaque domaine des transports que le bureau déciderait de charger un de ses membres des accidents dans un domaine précis, un autre des accidents dans le domaine des transports aériens et peut-être quelqu'un d'autre dans le domaine des transports maritimes. Je ne pense pas que cela puisse se produire. Ce n'est pas le cas maintenant et nous examinons tous les incidents qui se présentent et nous pourrions encore faire davantage.

M. Walker: Selon vous, si l'un des membres du bureau est un expert en transport ferroviaire, il se sentira obligé de se renseigner sur un autre domaine pendant qu'il travaille au bureau et partagera en même temps ses connaissances avec un autre membre du bureau qui ne sait rien de son domaine? Si j'ai bien compris, les membres de votre bureau n'ont pas été nommés à cause de leurs connaissances dans un domaine particulier. Il me semble que les membres du bureau percevront leur rôle autrement s'ils considèrent qu'ils ont été nommés à cause de leurs connaissances particulières.

M. Thorneycroft: Si je peux me reporter au bureau actuel à titre d'exemple, deux de nos membres ont été nommés alors qu'ils ne possédaient aucune expérience des transports aériens. Par ailleurs, même si ces deux hommes ne sont pas des ingénieurs en aéronautique, ils possèdent de très bonnes connaissances de base au sujet du fonctionnement de l'industrie et ils peuvent faire des évaluations aussi justes que n'importe qui. À mon avis, de telles connaissances et de telles compétences peuvent s'appliquer autant à un mode de transport qu'à un autre. Une personne qui connaît les transports aériens peut apprendre comment fonctionnent les transports maritimes. Je le sais fort bien parce que j'ai pu le faire moi-même.

M. Walker: Ce qui m'inquiète, ce n'est pas qu'un généraliste ne puisse pas apprendre; c'est plutôt qu'un spécialiste établisse une chasse gardée.

M. Thorneycroft: Je ne pense pas que ce soit possible puisqu'il devrait convaincre les quatre autres membres du bureau de se ranger à son avis.

M. Walker: Faudrait-il garantir dans le projet de loi que les avis contradictoires au sujet des faits et des opinions seront entendus par le bureau?

M. Thorneycroft: C'est une chose à laquelle le nouveau bureau devra réfléchir quand il établira ses règlements. La question des avis contradictoires a causé beaucoup de maux de tête au bureau actuel. La dissension est une

[Text]

Again, dissent is good. Just how much dissent should be public is something a new board should look at very carefully.

I kind of like the way the National Transportation Safety Board does it now. They do not deny dissent, but the dissenting member makes a paragraph saying he does not agree for the following reason and that is the size of it. Dissent also should be based on fact, and it should be considered by the board.

Mr. Walker: I am just wondering about public servants working for him. People can sometimes wonder whether or not they have a right or an obligation to speak their mind. I do not mean they are picking a fight, but they get into organizations and people say: gee whiz, I do not really agree, but I do not know whether it is my place to come forward and to say something. Or is a report of the chief investigator to the board the only opinion heard by the board?

Mr. Thorneycroft: Oh, no. Indeed, all the interested parties can make either a written or an oral presentation on an occurrence that involves them, and they do, and they can say, hey, you have it all wrong and here are the reasons why. We have to look at those outside opinions, and we do.

Mr. Walker: The internal staff?

Mr. Thorneycroft: Staff do the basic legwork, yes, but it is the board who says in the final analysis that they buy off on that or they do not buy off on it.

A little note here just jogged my memory that in the final stage of an investigation the field investigators, our own people, are treated in precisely the same way as an interested party is treated. They get no more Brownie points than the next person.

Mr. Langlois (Manicouagan): I would like to know if in the past CASB has ever had jurisdiction problems with other agencies, such as Transport Canada or the Department of National Defence, and also if the same type of situation has happened with provincial jurisdiction in the course of investigating.

Mr. Thorneycroft: During my tenure I cannot think of a single situation where anything like that occurred. We have never had any problems; but, inasmuch as I am a one-year person, perhaps I could ask my executive director, Mr. Johnson, just to call on his corporate memory to respond to the other three or four years.

Mr. K. Johnson: There has been very little. In the beginning, when the board was set up and the department was there and the police were there, and the coroners, everybody sort of moved their elbows out a little until they touched, and then there was some getting together and working things out. We did in the very beginning see a few occasions where we thought the regulatory agency was being a little extra enthusiastic about getting the site, but we sorted that all out, and the bill that is here now

[Translation]

bonne chose, mais un nouvel office devrait réfléchir très sérieusement à la dose de divergences à rendre publiques.

J'aime bien la façon dont fonctionne le Bureau national de la sécurité des transports. La dissension est autorisée, mais le membre qui n'est pas d'accord avec les autres se contente de rédiger un paragraphe pour signaler qu'il n'est pas d'accord pour telle ou telle raison. Le bureau devrait aussi tenir compte de la dissension sur les faits.

M. Walker: Je me demande ce qui se passera pour les fonctionnaires qui travaillent pour l'enquêteur. Ils peuvent parfois se demander s'ils ont le droit ou le devoir de donner leur avis. Il ne s'agit pas de causer des disputes, mais ceux qui travaillent pour de tels organismes peuvent se demander si c'est leur rôle de prendre l'initiative et de dire quelque chose s'ils ne sont pas vraiment d'accord. Est-ce que le seul avis fourni au bureau est celui que contient le rapport de l'enquêteur principal?

M. Thorneycroft: Pas du tout. Tous les intéressés peuvent présenter un mémoire par écrit ou oralement au sujet d'un incident dont ils sont au courant. C'est ce qu'ils font et ils peuvent dire que l'enquêteur se trompe et expliquer pourquoi. Nous devons tenir compte des opinions exprimées par des gens de l'extérieur et nous le faisons.

M. Walker: Et le personnel interne?

M. Thorneycroft: Le personnel fait le travail de base, mais c'est le bureau qui prend la décision finale au sujet des points de vue qu'il retient.

En voyant une note ici, je me rappelle tout à coup que, pendant la dernière étape d'une enquête, nos propres enquêteurs sont traités exactement de la même façon que les parties en cause. Leur avis ne compte pas davantage que celui de n'importe qui d'autre.

M. Langlois (Manicouagan): Je voudrais savoir si, dans le passé, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a eu des conflits de juridiction avec d'autres organismes, par exemple Transports Canada ou le ministère de la Défense nationale, et s'il y a déjà eu conflit avec les gouvernements provinciaux pendant une enquête.

M. Thorneycroft: Je ne me rappelle d'aucun cas de conflit depuis que je suis en fonction. Nous n'avons jamais eu de problème, mais comme je suis là depuis seulement un an, je pourrais peut-être demander à mon directeur exécutif, M. Johnson, ce qui s'est passé pendant les trois ou quatre autres années.

M. K. Johnson: Il y a eu très peu de conflits. Au tout début, le bureau, le ministère, la police et les coroners ont tous étendu un peu leur champ d'activité jusqu'à ce qu'il y ait chevauchement, mais ensuite, on s'est entendu pour résoudre ces problèmes. Au tout début, il est arrivé quelques fois que l'organisme de réglementation se dépêche un peu trop d'accaparer le site, mais le problème a été résolu et, maintenant, le projet de loi et la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne précisent bien

[Texte]

and the CASB Act both indicate that where there is that sort of a problem it is resolved in favour of the safety agency.

With the coroners, as the chairman said, it was a prickly relationship in the beginning, but now it is very constructive, to the point where, on major investigations when the board has held public inquiries, the coroner has been given status but has not proceeded with his inquest that he would have in other circumstances.

• 1120

We work closely with the police. Our investigators go out and brief the police colleges quite regularly on the way we do business and the sorts of things we are looking for from one another. It works well.

With the military there is not really a problem. In fact, because the specialties are so narrowly staffed there are certain bits of records we will be inclined to send to the military. They are better equipped to analyse tire failures, for example, than we are. So we are inclined to send tires to them. We are better equipped, say, for analysing fire, and they always send fire-damaged things to us. So it works, I think, as well as a group of government agencies can work.

Mr. Langlois: There is a concern out there in the public about the fact that after an accident has happened and the final report is out there is a long period of time. Earlier you touched on the fact that because of the interested parties' intervention in there you have to wait for 90 days. Would you have any suggestions on how the new bill could address that situation so the final report and recommendation would take a shorter time to come out and be known and be published, compared with now?

Mr. Thorneycroft: Sir, I wish I could in all conscience suggest the committee look at eliminating the interested-party process. We would save a lot of time. But in all conscience I cannot. In my view it is one of the strongest aspects of the way we investigate accidents in this country. It permits us to give the individual who has a vested interest a chance to make his views known to the investigators and the board before the report becomes public. What we have to do is to find other ways where administratively we can cut down the time it takes from the day of the accident till a public report is actually released. I think there are some accommodations that can still be achieved, but maybe not a great deal, particularly not with the larger accidents.

Mr. Langlois: I am concerned about the efficiency of the new board, and I am wondering if you would have any suggestions to make to this committee to propose or come up with ideas that would streamline the operation

[Traduction]

que, dans une telle situation, c'est l'organisme de sécurité qui l'emportera.

Comme le président l'a signalé, les rapports avec les coroners ont été délicats au début, mais ils sont maintenant tout à fait constructifs, à tel point que, quand le bureau a tenu des audiences publiques pour une enquête importante, le coroner n'a pas fait l'enquête qu'il aurait faite normalement même s'il était autorisé à le faire.

Nous collaborons avec la police. Nos enquêteurs se rendent dans les collèges de policiers à intervalles réguliers pour renseigner les étudiants sur la façon dont nous travaillons et sur le genre de chose auxquelles nous nous attendons. C'est assez efficace.

Pour ce qui est de l'armée, il n'y a pas vraiment de problème. De fait, en raison des domaines de spécialisation, nous envoyons certaines pièces au secteur militaire. Par exemple, l'armée est mieux en mesure d'étudier les pneus et leurs défauts. C'est pourquoi nous leur faisons absolument parvenir les pneus. Cependant nous sommes mieux en mesure d'étudier, par exemple, les incendies. On nous fait donc toujours parvenir les pièces qui ont été endommagées lors des incendies. Notre collaboration est donc à mon avis efficace, compte tenu du fait que nous sommes un groupe d'organismes gouvernementaux.

M. Langlois: Le public semble préoccupé du temps que vous mettez à présenter un rapport définitif. En effet, on trouve que beaucoup trop de temps s'écoule entre l'accident et le dépôt du rapport. Vous avez signalé un peu plus tôt qu'en raison des dispositions prévoyant l'intervention des parties intéressées, vous devez attendre 90 jours. Pouvez-vous suggérer des façons dans le nouveau projet de loi pour régler ce problème afin d'assurer une publication plus rapide du rapport et des recommandations après l'accident?

M. Thorneycroft: J'aimerais bien en toute conscience suggérer au Comité d'éliminer le processus prévoyant la participation des parties intéressées. On gagnerait beaucoup de temps. En toute conscience, je ne peux le faire. À mon avis, c'est un des points forts de notre système d'enquête au Canada. Cela nous permet d'offrir aux parties intéressées l'occasion de faire connaître leur opinion aux enquêteurs et au bureau avant de rendre le rapport public. Il s'agit simplement de trouver des façons administratives de réduire la période comprise entre l'accident et la présentation du rapport. Je crois qu'on peut y arriver, dans une certaine mesure, mais pas dans les cas d'accidents très graves.

M. Langlois: Je me préoccupe de l'efficacité du nouveau bureau, et je me demande si vous avez des suggestions à nous faire quant aux façons de rationaliser les activités du bureau pour qu'il soit plus efficace et

[Text]

and make the new board more efficient in coming out with recommendations in a shorter period of time. At the same time, would you in your answer touch on the safety aspect—I am also concerned with how we react to accidents—how this new board could get involved in prevention and safety enhancement in various modes of transportation in Canada.

Mr. Thorneycroft: The question of making safety recommendations more quickly is one we think a lot about. You will recall, sir, that earlier in the day I said that during the course of an investigation, if at any point during that investigation we determine that something should be fixed, there is an urgent safety recommendation that should be made to Transport Canada or to anybody, then the board will make that recommendation to that agency. So I think even though it takes a long time to finalize our reports, the urgent safety recommendations arising from that occurrence are made known to the responsible people as quickly as possible; and I think that is good.

I really cannot offer for the committee's consideration any thoughts on how to streamline the process. It is certainly something we are attempting to do all the time. We do unquestionably recognize the fact that it takes a long time to get from the day the occurrence happens to the point of public release. We are working at it. It is not just a case of throwing resources at it. That might save a little time, but it would not save a great deal. We just have to find more efficient ways of doing it.

• 1125

One thing that might be considered would be to have less board participation at the draft stage, because we do spend quite a bit of time looking at major occurrence reports at that point in time. If we could perhaps bypass that stage and send them directly to the interested parties, we would save some time, but I am really of two minds as to the advisability of that. But that is something perhaps the committee might want to comment on.

The Chairman: Regarding this interested party process, I was interested in your answer in part. The board has its discussion and then sends it out to the third party, who then comes up and says, hey, you have overlooked factor A, factor B, factor C. Then that comes back and that also is discussed by the board.

Mr. Thorneycroft: That is correct, Mr. Chairman, and I think that is the strength and the openness of our method of doing accident investigation—

The Chairman: What is the experience in the United States in terms of time taken in this process? They have the third-party, interested-party process also. But we have delays of up to two years and more.

Mr. Thorneycroft: If you look at all the reports done by the NTSB—I am really going out on a limb here, Mr. Chairman—if you subtracted our interested-party time

[Translation]

puisse présenter ses recommandations le plus tôt possible après l'accident. Pouvez-vous également nous dire quelques mots sur l'aspect sécurité—je me préoccupe de cette question et de nos réactions face aux accidents—quel rôle ce nouveau bureau pourrait-il jouer dans le domaine de la prévention et de la promotion de la sécurité pour les divers modes de transport au Canada.

M. Thorneycroft: Nous voulons formuler des recommandations en matière de sécurité plus rapidement. Tous cela nous intéresse. Vous vous souviendrez que j'ai dit un peu plus tôt que dans le cadre d'une enquête, si nous estimons que quelque chose devrait être changé, qu'il faudrait d'une façon urgente formuler une recommandation à Transports Canada ou à un autre groupe, le bureau formulera cette recommandation immédiatement. Même si nous prenons beaucoup de temps à présenter nos rapports définitifs, les recommandations urgentes en matière de sécurité découlant d'une enquête peuvent être formulées au responsable le plus tôt possible. C'est un avantage.

Je ne peux pas vraiment recommander au Comité des façons de rationaliser le système. Nous faisons des efforts constants à cet égard. Nous sommes conscients du fait qu'il s'écoule beaucoup de temps entre le jour de l'accident et le jour de distribution publique du rapport. Nous essayons de réduire cette période. Il ne suffit pas d'affecter de nouvelles ressources. On pourrait gagner un peu de temps, mais pas suffisamment. Il nous faut trouver des façons plus efficaces de procéder.

On pourrait envisager une participation moindre du bureau à l'étape de l'ébauche, étant donné que nous y passons un temps considérable à examiner les rapports sur les accidents importants. Si nous pouvions sauter cette étape et transmettre ces rapports directement aux parties intéressées, nous gagnerions du temps, mais je ne suis pas certain que ce soit souhaitable. Les membres du Comité auront peut-être des commentaires à ce sujet.

Le président: Pour ce qui est de ce processus de participation de parties intéressées, une partie de votre réponse m'a paru intéressante. Le bureau tient une discussion puis transmet le résultat à un tiers qui fait ses commentaires, en disant par exemple qu'on n'a pas tenu compte de tel ou tel facteur. Puis, le bureau prend connaissance de ces commentaires et en discute.

M. Thorneycroft: C'est exact, monsieur le président et j'estime que c'est ce qui fait la force et la transparence de notre méthode d'enquête sur les accidents. . .

Le président: Mais quelle est donc l'expérience des États-Unis pour ce qui est de la durée de ce processus? Ce processus de tierce partie et de parties intéressées existe également aux États-Unis. Cependant, ici, les délais sont de deux ans et plus.

M. Thorneycroft: Si vous prenez par exemple tous les rapports de la NTSB—et ici, c'est une supposition que je fais, monsieur le président—et si vous faites la

[Texte]

and then looked at the NTSB-reported delivery time, I think they would be virtually identical. So their procedure is somewhat different.

Mr. Keyes (Hamilton West): Good morning, gentlemen. I would like to take one step back, if I could, Mr. Thorneycroft. Do you regard the current nine members of the board to be qualified, to be sufficiently knowledgeable and qualified to make assessments?

Mr. Thorneycroft: Yes, I do.

Mr. Keyes: Is there any record to support that any of these members had a past history of being radical or dissident?

An hon. member: Mr. Chairman, appointed by Tories?

Mr. Keyes: I am just asking. Is there any record of it?

The Chairman: We are dealing with Bill C-2. Let us have them give their own evidence.

Mr. Keyes: I guess I have to come back to an answer that was given here, Mr. Chairman, and I think it is a fair question in light of the point I want to make.

The Chairman: What is fair about it in terms of Bill C-2?

Mr. Tobin: On a point of order—

Mr. Keyes: The reason is, Mr. Chairman, that I have a great deal of difficulty in accepting an explanation given in earlier questioning that a personality conflict, in the words of Mr. Thorneycroft, was the reason the rift developed on the board. If, as you have indicated, all board members are experts in the field of aviation—and there was no reason to believe they would be dissident—how would he support that suggestion? Could I ask that?

The Chairman: You have asked it. In response, I think Mr. Thorneycroft said there was a personality conflict or conflicts. That does not then mean—and this is the way your question was framed—they were being radicals or whatever other—

Mr. Keyes: No, I am not—

Mr. Tobin: On a point of order—

The Chairman: What is your point of order, Mr. Tobin?

Mr. Benjamin: That would prevent a socialist from ever being on the board.

An hon. member: That is right, or social democrat or anything.

[Traduction]

soustraction du temps consacré aux parties intéressées du délai de préparation du rapport, je suppose que la durée serait pratiquement identique. La procédure est quelque peu différente aux États-Unis.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bonjour, messieurs. J'aimerais revenir un peu en arrière, si vous le permettez, monsieur Thorneycroft. Est-ce que vous jugez que les connaissances et les compétences des neuf membres actuels du Bureau sont suffisantes pour faire des évaluations?

M. Thorneycroft: Oui, je le crois.

M. Keyes: D'après leurs antécédents, est-ce que certains de ces membres seraient des radicaux ou des dissidents?

Une voix: Monsieur le président, des gens nommés par les conservateurs?

M. Keyes: Je ne fais que poser la question. Y a-t-il des antécédents qui le laisseraient croire?

Le président: Nous étudions le projet de loi C-2. Que ceux qui comparaissent fassent eux-même leurs dépositions.

M. Keyes: Je suppose que je dois me reporter à une réponse qui a été donnée ici, monsieur le président, et j'estime que la question est valable compte tenu de mon argumentation.

Le président: Comment est-elle valable dans le contexte de l'étude du projet de loi C-2?

M. Tobin: J'invoque le Règlement.

M. Keyes: C'est que, monsieur le président, j'ai beaucoup de difficultés à accepter l'explication donnée plus tôt en réponse à des questions selon lesquelles les divergences qui ont surgi au Bureau sont le fait, comme l'a dit monsieur Thorneycroft, d'un conflit de personnalité. Si, comme vous l'avez laissé entendre, tous les membres du Bureau sont des experts dans le domaine de l'aviation—et aucune dissension n'était prévisible—comment peut-il soutenir ce qu'il avance? Puis-je savoir?

Le président: Vous avez posé la question. M. Thorneycroft a répondu, il me semble, qu'il y avait un ou des conflits de personnalité. Mais cela ne veut pas dire—comme le laissait entendre votre question—qu'il y avait là des radicaux ou quoi que ce soit d'autre. . .

M. Keyes: Non, je ne vais pas. . .

M. Tobin: J'invoque le Règlement. . .

Le président: Pourquoi invoquez-vous le Règlement, monsieur Tobin?

M. Benjamin: C'est peut-être qu'il craint qu'aucun socialiste ne puisse jamais faire partie du bureau.

Une voix: C'est exact, ni aucun socio-démocrate ou qui que ce soit du genre.

[Text]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the point of order, very simply, is that the chairman is prejudging the merit of the question and is answering on behalf of the witness.

The Chairman: That is your opinion, Mr. Tobin. I heard the question and I did not like the question because the question is not relevant to Bill C-2.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it is not your job to like or dislike a question; it is your job to chair this committee, to ensure that questions are asked and evidence is given.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: It is not your job to like or dislike anything. I think the member has asked a legitimate question and we should hear the answer. I would like to hear it.

The Chairman: Let us pose your question again, Mr. Keyes, and see what it is.

Mr. Keyes: Well, in light of an answer given here during questioning, Mr. Chairman, and that is relevant along the lines of previous questioning, I restate the question. I am trying to draw out of Mr. Thorneycroft that the reason for the rift that developed currently was one given by Mr. Thorneycroft—

The Chairman: Personality conflict.

Mr. Keyes: —of a personality conflict. Given that all members are experts in the field of aviation, as indicated by the witness—

The Chairman: No. Who says that?

Mr. Keyes: The nine-member board.

The Chairman: They are not.

Mr. Keyes: He said that. They are qualified experts in their particular field.

The Chairman: No, they were not. Some of them were generalists.

An hon. member: Two of them.

Mr. Tobin: On a point of order, Mr. Chairman, do you wish to appear as a witness? You are doing a darn good job of it.

• 1130

The Chairman: Mr. Tobin, I am hearing Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Then I will take you back, Mr. Chairman, to the first question I asked. I asked if he considered all nine members of the board to be qualified and to have sufficient knowledge to make assessments, and he said yes.

The Chairman: That is fine. Then where do you go from there?

Mr. Keyes: In light of that, how does he support the suggestion that a personality conflict was the reason for—

[Translation]

M. Tobin: Monsieur le président, si j'invoque le Règlement, c'est tout simplement que le président a déjà formé son opinion sur la valeur de la question et répond à la place du témoin.

Le président: C'est votre avis, monsieur Tobin. J'ai entendu la question et elle ne me plaît pas puisqu'elle n'est pas pertinente à l'examen du projet de loi C-2.

M. Tobin: Monsieur le président, votre fonction n'est pas de dire si une question vous plaît ou non; elle consiste à présider ce Comité, à faire en sorte que les questions soient posées et que les témoignages soient recueillis.

Le président: Je vous remercie, monsieur Tobin.

M. Tobin: Le fait qu'une question vous plaise ou non n'est pas pertinent. Je crois que le député a posé une question valable et que nous devrions écouter la réponse. J'aimerais bien l'entendre.

Le président: Posez donc votre question à nouveau, monsieur Keyes, et nous allons bien voir de quoi il s'agit.

M. Keyes: Bien, à la lumière d'une réponse à des questions posées antérieurement, monsieur le président, je vais reformuler la question. Je tente de faire dire à M. Thorneycroft que la raison qui explique le désaccord qui s'est manifesté a déjà été donnée par M. Thorneycroft. . .

Le président: Un conflit de personnalité.

M. Keyes: . . . soit celle d'un conflit de personnalité. Puisque tous les membres sont des experts dans le domaine de l'aviation, comme l'a dit le témoin. . .

Le président: Non. Qui a dit cela?

M. Keyes: Le Bureau composé de neuf membres.

Le président: Ils ne le sont pas.

M. Keyes: C'est lui qui l'a dit. Ils sont des experts compétents dans leur domaine.

Le président: Non, ils ne l'étaient pas. Certains d'entre eux étaient des généralistes.

Une voix: Deux d'entre eux.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Voulez-vous comparaître comme témoin? C'est un rôle que vous jouez plutôt bien.

Le président: Monsieur Tobin, j'écoute M. Keyes.

M. Keyes: Je vais donc vous rappeler, monsieur le président, la première question que j'ai posée. J'ai demandé si, selon lui, tous les neuf membres du Bureau avaient les compétences et les connaissances voulues pour faire des évaluations, et il a répondu par l'affirmative.

Le président: Très bien. Et puis après?

M. Keyes: Cela étant dit, comment peut-il soutenir que c'est un conflit de personnalité qui explique. . .

[Texte]

The Chairman: Do you not think all the people in the caucus of your party or my party may be very competent but we have personality conflicts from time to time?

Mr. Tobin: We are having a personality conflict right now, Mr. Chairman. This committee cannot operate if you are going to appear as a witness. This member has a right to ask a question and not have a chairman prejudice the value of his question. That is not the role of a chairman, and we in the opposition are not going to accept that kind of role by you. Now this nonsense stops now or this committee stops until a good chairman is appointed to be a neutral chairman on this committee. It is not your job to prejudice members, the value of questions, or to act as a witness. We are not going to tolerate it.

The Chairman: It certainly is my job to decide—

Mr. Tobin: It certainly is not.

The Chairman: —if the question is proper or not.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, you had better adjourn and go to steering committee. This is going to stop.

The Chairman: You accentuate what my grade 6 teacher said, that the empty vessel makes the most sound.

Mr. Tobin: Obviously you stopped listening after grade 6, Mr. Chairman, because you sound like a barrel that is empty.

The Chairman: At least it is not full of pigheads.

Mr. Keyes: A point of order, to maybe calm the fires—

An hon. member: They deserve each other.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I took great—

The Chairman: Mr. Thorneycroft said that they were all competent.

Mr. Keyes: May I complete my point now? I am just trying to—

Mr. Tobin: Mr. Chairman, if you want to appear as a witness, go on the witness list—

Mr. Keyes: What I am trying to demonstrate here—

Mr. Tobin: —otherwise behave as a chairman.

The Chairman: Mr. Tobin, be quiet, you are not in Newfoundland.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am in Ottawa. I am not going to shut up or have this bill rammed through by a chairman determined to ram the bill through and to prevent proper questions from being asked.

[Traduction]

Le président: N'êtes-vous pas d'avis que tous les membres du caucus de votre parti ou du mien peuvent être très compétents, mais qu'il peut y avoir des conflits de personnalité de temps à autre?

M. Tobin: Nous sommes en présence d'un conflit de personnalité en ce moment-même, monsieur le président. Ce Comité ne peut fonctionner si vous tenez à comparaître comme témoin. Ce député a le droit de poser une question sans que le président ne juge à l'avance de la valeur de sa question. Ce n'est pas là le rôle d'un président et nous, de l'opposition, n'allons pas accepter de vous voir jouer ce rôle. Cette absurdité doit cesser immédiatement, sinon le Comité va interrompre ses travaux jusqu'à la nomination d'un président valable et neutre. Il ne vous revient pas de juger à l'avance de la valeur des questions des députés ou d'agir comme témoin. Nous n'allons pas le tolérer.

Le président: Il me revient certainement de décider. . .

M. Tobin: Certainement pas.

Le président: . . . si une question est valable ou non.

M. Tobin: Monsieur le président, vous devriez suspendre la séance et passer au comité de direction. Cette situation doit prendre fin.

Le président: A vous écouter parler, je pense à ce que disait mon professeur de sixième année au sujet des cruches vides, celles qui font le plus de bruit.

M. Tobin: De toute évidence, vous avez cessé d'écouter après la sixième année, monsieur le président, puisque c'est vous la cruche qui sonne creux.

Le président: Au moins, elle n'est pas remplie de têtes de cochon.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, de manière peut-être à atténuer les ardeurs. . .

Une voix: On a les interlocuteurs qu'on mérite.

M. Keyes: Monsieur le président, j'ai pris grand. . .

Le président: M. Thorneycroft a dit qu'ils étaient tous compétents.

M. Keyes: Puis-je terminer l'exposé de mon argument maintenant? Je tentais simplement de. . .

M. Tobin: Monsieur le président, si vous souhaitez comparaître comme témoin, alors faites-vous inscrire à la liste des témoins. . .

M. Keyes: Ce que je tente d'établir ici. . .

M. Tobin: . . . sinon comportez-vous comme un président.

Le président: Monsieur Tobin, taisez-vous, vous n'êtes pas à Terre-Neuve.

M. Tobin: Monsieur le président, je suis à Ottawa. Je ne vais ni me taire, ni accepter que ce projet de loi me soit imposé à toute vapeur par un président qui tient absolument à l'avoir adopté et à empêcher que des questions valables soient posées.

[Text]

A witness has expressed a willingness to answer. You allow him to answer, Mr. Chairman. That is your job: to facilitate a proper hearing, not to answer for a witness, not to prejudge the value of members' questions, and not to insult members of the committee.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I took great interest in Transport because in my riding we are very involved in air transportation, water transportation, and rail transportation. All these different forms of transportation I take great interest in. I was also very impressed, sir, when as an alternate I took part in the first meeting of this transportation committee, that when you were elected chairman the whole disposition of this committee said you were selected because you were the most fair and that this committee worked together.

The Chairman: And I am also on the government side!

Mr. Keyes: But also, along that very line, was the very fact that we crossed—

The Chairman: I am the most fair-minded chairman you ever could have.

Mr. Keyes: —that we did not recognize party lines. And I go against what you just said—

An hon. member: Mr. Chairman, can we get on with it?

Mr. Keyes: —because you were the one who said that we cross party lines. So I am looking for your open-mindedness. May I ask, through you, the question that the witness is willing to answer?

The Chairman: Perhaps I wish I had let you ask the question. You started to get adjectives in there after the general. . . That was the only thing I took initial exception to.

I obviously take exception to the interjection of the opposition critic, Mr. Tobin, and some of his loose remarks. That has certainly permeated the atmosphere for the moment. But your question is all right, except for the adjectives.

Mr. Tobin: Shall we restore this committee to a normal committee, Mr. Chairman, and the normal behaviour of a chairman?

The Chairman: You already laid the foundation. He said everyone was responsible or qualified, and then you started to say something about radicals and this type of thing. That is where I jumped in. Try to rephrase whatever you want to do to see if it helps Bill C-2.

Mr. Keyes: All right. As these board members are being recognized by our witness Mr. Thorneycroft as being people who have sufficient knowledge to make

[Translation]

Lorsqu'un témoin s'est montré disposé à donner une réponse, vous devez le laisser répondre, monsieur le président. Votre travail consiste à faciliter le bon déroulement des audiences et non pas à répondre à la place d'un témoin ou à porter un jugement à l'avance sur la valeur des questions posées par les députés, ni à insulter les membres du Comité.

M. Keyes: Monsieur le président, je m'intéresse beaucoup au transport puisque, dans ma circonscription, les questions de transport aérien, maritime et ferroviaire ont une grande importance. Je m'intéresse beaucoup à tous ces modes de transport. Également, j'ai été très impressionné, lorsque j'ai participé comme remplaçant à la première réunion de ce Comité des transports, d'assister à votre élection comme président par un Comité qui vous a choisi parce que vous étiez une personne équitable qui favoriserait un climat de collaboration.

Le président: Et également il faut dire que je suis du côté des ministériels!

M. Keyes: Mais également, dans le même domaine, il faut dire que nous avons laissé de côté. . .

Le président: Vous n'auriez pas pu choisir un président plus soucieux de l'équité.

M. Keyes: . . . tout esprit de partie. Et je vais aller à l'encontre de ce que vous venez de dire. . .

Une voix: Monsieur le président, pouvons-nous poursuivre la question qui nous intéresse?

M. Keyes: . . . puisque vous êtes celui qui a dit que nous devons laisser de côté tout esprit de parti. Je fais donc appel à votre ouverture d'esprit. Puis-je donc, par votre intermédiaire, poser la question à laquelle le témoin est disposé à répondre?

Le président: Vous auriez peut-être souhaité que je vous laisse poser la question après votre formulation générale, vous avez commencé à introduire certains adjectifs. . . au départ, c'était le seul aspect qui me causait des réticences.

Je m'inscris évidemment en faux contre l'intervention du critique de l'opposition, monsieur Tobin, et contre certains de ses commentaires indus qui ont certainement eu pour effet de jeter un froid sur nos travaux. Cependant, votre question est acceptable, sauf pour les adjectifs.

M. Tobin: Allons-nous revenir au fonctionnement normal du Comité, monsieur le président, et à un comportement normal de la part du président?

Le président: Vous l'avez cherché. Il a déclaré que tous les membres étaient compétents ou responsables, et puis vous avez commencé à parler de membres radicaux et à employer d'autres qualificatifs du genre. C'est à ce moment que je suis intervenu. Tentez-donc de reformuler votre intervention de manière à ce qu'elle soit pertinente à l'étude du projet de loi C-2.

M. Keyes: D'accord. Étant donné que notre témoin, M. Thorneycroft, reconnaît à ces personnes les connaissances suffisantes pour faire des évaluations—c'est-à-dire les neuf

[Texte]

assessments—the current nine-member board—how does he support the suggestion that a personality conflict was the reason behind the rift that developed?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, if I used the term “personality conflict”, I am forced to apologize. I really was trying to imply a basic difference in philosophy. One group of people believes in one interpretation of the Canadian Aviation Safety Board Act, another group of people believes in another interpretation, and it is on the horns of that dilemma that the toing and froing on the board of the CASB has taken place.

One of the basic tenets of one group is it in fact feels that they should have a more intimate day-to-day participation in how accident investigation is completed. I understand that, and I certainly believe they are entitled to their view. But my interpretation, and the interpretation of the majority of the board, of the act differs from theirs. We are trying to operate in consonance with the majority opinion and what I believe was the opinion of the government of the day.

• 1135

Mr. Keyes: In direct reference to the bill before us, if a philosophical rift should develop between members of the proposed board, what recourse would a potential dissenter have at his or her disposal to make absolutely certain. . . we can see what happens when we have a discrepancy in philosophy. What is at their disposal to ensure their view is put forward and not handcuffed?

Mr. Thorneycroft: There has never been any problem about a minority member expressing his view. That happens all the time. Certainly our board is no different from any other organization in that respect. The difference is that once they have expressed that view and it has been discussed thoroughly—and I mean thoroughly—then the majority wins the day, because you are never going to get, in my view, absolute consensus on every issue. So you have to say, well, the majority rules. That is how the Canadian Aviation Safety Board functions today.

Mr. Keyes: Mr. Thorneycroft, were you consulted on this draft bill?

Mr. Thorneycroft: Certainly the Canadian Aviation Safety Board had a part in the consultative process. Personally, I did not have very much consultation, because I came into the picture when the initial draft was just about ready for tabling in the House, which happened last July. But during the process we did in fact have two members of the CASB who sat in on the working-level sessions.

Mr. Keyes: Mr. Thorneycroft, are you prepared to let your name stand as a member, or even as chairman of the proposed. . . ?

Mr. Thorneycroft: Yes, I am prepared to let my name—

[Traduction]

membres actuels du Bureau—comment peut-il soutenir que le désaccord qui s'est manifesté a résulté d'un conflit de personnalité?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, si j'ai employé l'expression «conflit de personnalité», je dois présenter mes excuses. En réalité, je voulais plutôt parler d'une différence d'optique. Les membres ont deux interprétations divergentes de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, et c'est ce qui explique les tergiversations du Bureau.

De fait, une partie des membres du Bureau estime qu'ils doivent participer davantage au jour le jour au suivi des enquêtes relatives aux accidents. Je comprends cela et je crois certainement qu'ils ont droit à leur opinion. Cependant, mon interprétation de la Loi, tout comme celle de la majorité des membres du Bureau, diffère de la leur. Nous tentons de fonctionner en tenant compte de l'opinion majoritaire et de l'opinion qui, à mon avis, était celle du gouvernement de l'époque.

M. Keyes: En ce qui concerne précisément le projet de loi à l'étude, s'il devait surgir des divergences d'opinions sur le plan des principes entre les membres du bureau proposé, de quel recours disposerait un éventuel dissident pour être tout à fait sûr. . . on voit ce qui se passe lorsque nous avons de profondes divergences de vues. Y a-t-il un mécanisme qui leur permet de faire valoir leurs opinions, de ne pas être baïllonnés?

M. Thorneycroft: Un membre minoritaire est libre d'exprimer son opinion, cela ne pose absolument aucun problème. D'ailleurs, cela arrive tout le temps. Chose certaine, notre Bureau fonctionne sensiblement comme n'importe quel autre organisme à cet égard. La différence, c'est qu'une fois qu'ils auront exprimé cette opinion et qu'on en aura discuté à fond—et j'insiste sur ce terme—c'est la majorité qui prévaut. En effet, à mon avis, on n'obtiendra jamais un consensus absolu sur toutes les questions. Par conséquent, c'est la majorité qui décide. En tout cas, c'est la façon dont fonctionne à l'heure actuelle le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Keyes: Monsieur Thorneycroft, vous a-t-on consulté au sujet de cet avant-projet de loi?

M. Thorneycroft: Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a effectivement pris part au processus de consultation. Personnellement, je n'y ai pas été mêlé de près parce que j'ai commencé à m'occuper de ce dossier à la veille du dépôt à la Chambre de l'avant-projet original, soit en juillet dernier. Mais au cours du processus, deux représentants du BCSA ont participé aux séances de travail.

M. Keyes: Monsieur Thorneycroft, seriez-vous disposé à être membre ou même président du bureau proposé?

M. Thorneycroft: Oui.

[Text]

Mr. Fontana (London East): Mr. Chairman, the witness indicated that safety is and should be, first and foremost, part of the mandate of this new board, and I think one of the questions essentially was whether he would favour the change of name to reflect the true nature of this board. Maybe I could ask specifically, in light of the fact that safety is not mentioned at all in the bill—in fact, that word “safety” never appears either in the title or in the very objectives of the bill. In light of the fact that the minister himself indicated there was to be a separation between safety and investigation. . . I find that to be a contradiction in terms. If you want truly to prevent incidents from occurring, you have to have a proactive approach.

I was most enlightened by your philosophy on the nature and the objectives of this bill, that it should be more proactive and more towards safety, even though you did indicate that if in the course of your investigation you find something that is deficient in safety you immediately would put the directive out. Do you think a number of improvements can be made in this bill by virtue of changing the goals and objectives to reflect truly what you think this new bill and this new board's mandate should be in terms of proactive safety recommendations to either the minister or Parliament?

Mr. Thorneycroft: I truly believe the draft legislation as currently written has a perfect inference that safety has to be part of the agency's operation. At the risk of being repetitious, I can only suggest to you that if you cannot make a recommendation to prevent a recurrence, then we should not even waste resources investigating accidents. So safety has to have it.

• 1140

Coupled to that, I stress again that I do not think any single organization can or should have a monopoly on safety. In looking around the world, there is ample evidence in many cases that accident investigation organizations have the word “safety” as part of their name tag. I think that is a good thing. I endorse it, and I would suggest very strongly that the committee look at that.

Mr. Fontana: I agree with you.

You keep referring to recurrence. In fact, should safety not be a part of the investigation, so an occurrence never happens because of safety deficiencies? Under the present bill I do not see where that opportunity is presented, unless an incident occurs, where you can look at the safety factors. There is nothing in this bill to show me that you can in fact look at safety procedures, manuals and questions in advance of an occurrence or an incident, at which point you would look at the safety factors. Is there an opportunity to improve this bill so that safety does play a very relevant role in terms of the board?

[Translation]

M. Fontana (London-Est): Monsieur le président, le témoin a déclaré que la sécurité est et devrait être partie intégrante du mandat de ce nouveau bureau et je pense qu'il serait fondamental de savoir s'il appuierait un changement de nom afin de refléter la véritable nature de cet organisme. J'aimerais obtenir des précisions à cet égard étant donné qu'il n'est absolument pas fait mention de sécurité dans le projet de loi. En fait, le terme «sécurité» ne figure ni dans le titre ni dans les objectifs du projet de loi. Étant donné que la ministre elle-même a déclaré qu'il devait y avoir une distinction entre sécurité et enquête. . . pour ma part j'estime que c'est contradictoire. Si l'on veut véritablement prévenir les incidents, il faut adopter une démarche plus dynamique.

Votre façon de concevoir la nature et les objectifs du projet de loi et votre conviction qu'il devrait être davantage axé sur la sécurité et donner lieu à des initiatives m'ont beaucoup éclairé. Vous avez tout de même signalé que si, dans le cours de votre enquête, vous découvrez une lacune dans la sécurité, vous publiez immédiatement une directive. Pensez-vous qu'on pourrait améliorer le projet de loi de diverses façons en en modifiant les buts et objectifs afin qu'ils reflètent véritablement le mandat que le nouveau bureau devrait assumer relativement aux recommandations qu'il propose au ministre ou au Parlement en matière de sécurité?

M. Thorneycroft: Je pense qu'il est indubitablement sous-entendu dans le projet de loi sous sa forme actuelle que la sécurité doit être partie intégrante du mandat de l'organisme. Au risque de me répéter, si nous ne pouvons faire de recommandations pour empêcher qu'un incident ne se reproduise, nous ne devrions même pas gaspiller des ressources pour faire enquête sur des accidents. L'aspect sécurité est crucial.

En outre, je souligne de nouveau qu'à mon avis, aucune organisation ne peut ou ne devrait avoir de monopole en matière de sécurité. Si l'on regarde ce qui se fait ailleurs dans le monde, on constate que dans bien des cas, le terme «sécurité» fait partie du titre des organismes chargés des enquêtes sur les accidents. Pour ma part, je pense que c'est une bonne chose et j'invite instamment le Comité à envisager cette solution.

M. Fontana: Je suis d'accord avec vous.

Vous faites constamment allusion à la possibilité de répétition d'un même accident. En fait, la sécurité ne devrait-elle pas faire partie intégrante de l'enquête afin qu'il ne se produise jamais d'accidents attribuables à des lacunes en matière de sécurité? Selon moi, le projet de loi actuel n'autorise pas une enquête sur le facteur sécurité à moins qu'un incident ne se produise. Aucune disposition du projet de loi ne précise que le bureau est habilité à examiner des procédures, des manuels et des questions de sécurité avant que ne survienne un accident ou un incident. Ce n'est qu'à ce moment-là que vous vous penchez sur le facteur sécurité. Est-il possible de faire en

[Texte]

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, the prose of the bill does charge the agency with the responsibility of taking action if something is observed which, if uncorrected, could lead to an accident. I think we have the in, if you will, to do some of the things you have suggested, and that certainly is a proactive thing.

You are absolutely right, sir. At the moment our organization goes into action when something in the system fails. There is no question about it. Our ultimate objective, and we will obviously never reach it, is to keep chipping away at our accident rate so you finally get to the point where there are no accidents. That is Utopia, and I do not think we will see it for some time to come.

Mr. Tobin: I want to go back to the point raised by my colleague, which we unfortunately had some disagreement on. I will try to phrase my questions in a way acceptable to the chairman.

Obviously the fundamental disagreement that occurred over the Gander crash has led to a great deal of public tension for the workings of CASB and perhaps has contributed, not intentionally, to a great deal of public unease about just who is regulating and investigating and how safe Canadians can feel. No doubt a lot of that unease is exaggerated by the power of the media spotlight. Again, there is some sense, perhaps some concern, that in the process of trying to eliminate that kind of dissension, and therefore that kind of spotlight, we do not end up selling ourselves short in creating the most effective multi-modal board possible.

I want to go back to this question of dissent again. Mr. Thorneycroft said very early in his testimony, without any prompting whatsoever, which I appreciated, that dissent is not necessarily a bad thing. In fact, it is the essence of ensuring every point of view is brought to bear on a particular investigation and the best work possible is done. I subscribe to that view, Mr. Thorneycroft.

I come back to the make-up of the new board, four members and a chairman, and I look at the powers that are laid out in the bill. Under clause 5, if you couple the power of the purse string, as my colleague Mr. Dionne said earlier, with the specific powers spelled out in clause 5—Mr. Dionne read them, so I will not read them again—essentially the power not only to direct and hire and fire staff but the power to direct the board itself, it seems to me that the actual drafting of this bill flies squarely in the face of the recommendations of the Canadian Bar Association, who had a look at this whole question, and with the recommendations of John Sopinka, currently

[Traduction]

sorte qu'aux termes du projet de loi, la sécurité joue un rôle très important dans le mandat du bureau?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, le projet de loi confie à l'organisme la responsabilité de prendre des mesures si une lacune non corrigée risque de provoquer un accident. Si vous voulez, je pense que nous avons toute la latitude voulue pour prendre certaines des initiatives que vous proposez, ce qui s'inscrit assurément dans une démarche plus agissante.

Vous avez tout à fait raison de dire qu'à l'heure actuelle, notre organisme se met en branle à la suite d'une faille dans le système. Cela ne fait aucun doute. Notre objectif ultime—et, de toute évidence, nous ne l'avons jamais atteint—est de réduire graduellement notre taux d'accident pour en arriver au point où il n'y aurait plus d'accidents. C'est évidemment utopique et je ne pense pas que ce rêve se réalise avant encore longtemps.

M. Tobin: Je voudrais revenir à la question soulevée par mon collègue, qui a malheureusement suscité un désaccord entre nous. Je vais tenter de formuler mes questions pour qu'elles soient acceptables aux yeux du président.

De toute évidence, le désaccord fondamental entre les membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne au sujet de l'écrasement d'un avion à Gander a attiré l'attention du public sur le fonctionnement du Bureau et a sans doute contribué, tout à fait fortuitement, à provoquer un sentiment de malaise dans la population au sujet de sa propre sécurité et des instances chargées de régler le trafic aérien et de faire enquête. Il ne fait aucun doute que les médias grossissent ce malaise. Encore une fois, on craint qu'en tentant de supprimer ce genre de dissidence et, par conséquent, d'éviter ce battage médiatique, on ne sabinde notre mission qui est de créer un bureau multimodal qui soit le plus efficace possible.

Je voudrais encore une fois revenir sur la question de la dissidence. M. Thorneycroft a dit très tôt dans son témoignage, et sans qu'on l'y incite de quelque façon que ce soit, ce qui m'a particulièrement plu, que la dissidence n'était pas nécessairement une mauvaise chose. En fait, tous les points de vue doivent avoir leur place dans une enquête donnée si l'on veut faire le meilleur travail possible. A cet égard, je souscris à votre opinion, monsieur Thorneycroft.

J'aborde maintenant la composition du nouveau bureau, soit quatre membres et un président, ainsi que les pouvoirs qui leur sont conférés. Si l'on ajoute au pouvoir financier, comme mon collègue M. Dionne l'a fait remarquer tout à l'heure, les pouvoirs précis énoncés à l'article 5 (comme M. Dionne en a déjà donné lecture, je ne les lirai pas de nouveau)—essentiellement, il s'agit du pouvoir non seulement d'encadrer, d'embaucher et de congédier du personnel, mais aussi du pouvoir de diriger le bureau lui-même—il me semble que le libellé actuel du projet de loi contredit carrément les recommandations du Barreau canadien qui s'était penché sur toute cette

[Text]

Justice Sopinka, when he reported to the then Minister of Transport, John Crosbie.

This is a fundamental difference of opinion as to how a board operates, whether power is ultimately vested in the board or the chairman. Because of what is drafted in clause 5 of this bill, one cannot come to any other conclusion than that power has been vested in the chairman.

• 1145

The Chairman: I am not going to try to interfere too much, but you have to read clause 5 which says "subject to section 8—

Mr. Tobin: Yes, I read that.

The Chairman: —and section 8 says that the board shall make policies here and shall direct this and do that. So how can you as an experienced parliamentarian say in your statement to the witness that it is all one person, when right in the clause you are reading from it says "subject to section 8", which you did not put in your question?

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Thorneycroft, I have confused you for being the witness.

My question then is to the chairman of the board. You have left Parliament and gone on to a new job? Mr. Chairman, with respect, I think Mr. Thorneycroft is Chairman of the CASB; he is familiar with this bill, he is here to testify about this bill and I think he is quite able to answer for himself. If the chairman of this committee wishes to subscribe to himself another role, then he only need tell members and we will try to put him on the witness list.

I want to ask the question of the Chairman of the Canadian Aviation Safety Board. I asked the Chairman—

The Chairman: A chairman can be very difficult with a member, Mr. Tobin, and after an earlier altercation I would not even have interfered, but when you are posing that question, which is fundamental to some of the concern here, it is only fair that you say that the clause you are quoting from is subject to section 8. He does not have the bill before him, or he may have somewhere, but you did not put the section to him.

Mr. Tobin: Mr. Thorneycroft, have you read the bill? Are you familiar with the division of powers between board members and the chairman of the board?

Mr. Thorneycroft: I am reasonably familiar with it.

[Translation]

question, et celle de John Sopinka, maintenant juge à la Cour suprême, qui faisait alors rapport au ministre des Transports de l'époque, John Crosbie.

Une différence fondamentale d'opinion existe quant à savoir comment fonctionne le bureau et qui, au bout du compte, détient le pouvoir, du bureau lui-même ou du président. Compte tenu du libellé de l'article 5 du projet de loi, on ne peut que conclure que c'est le président qui détient tout le pouvoir.

Le président: Je ne veux pas trop intervenir, mais il faut lire l'article 5, où il est précisé «sous réserve de l'article 8. . .

M. Tobin: Oui, je l'ai lu.

Le président: . . . et, à l'article 8, on peut lire que le bureau a pour fonction d'établir des politiques, de déterminer ceci et de faire cela. Comment donc un parlementaire expérimenté comme vous peut-il dire dans sa déclaration au témoin que ces fonctions sont attribuées à une seule personne, alors que, dans la clause que vous citez, il est bien précisé «sous réserve de l'article 8», ce dont vous n'avez pas fait mention dans votre question?

M. Tobin: Je m'excuse, monsieur Thorneycroft, je croyais que vous étiez le témoin.

Ma question s'adresse donc au président du bureau. Vous avez quitté le Parlement pour assumer de nouvelles fonctions? Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, je crois que M. Thorneycroft est effectivement président du Bureau canadien de la sécurité aérienne; il connaît bien ce projet de loi, il est ici pour témoigner sur ce projet de loi, et j'estime qu'il est tout à fait capable de répondre pour lui-même. Si le président du Comité veut assumer un rôle autre que le sien, il n'a qu'à le dire aux membres du Comité et nous essaierons de le convoquer à titre de témoin.

Je veux poser ma question au président du Bureau canadien de la sécurité aérienne. J'ai demandé au président. . .

Le président: Le président d'un comité peut parfois rendre la vie très difficile à un membre, monsieur Tobin, et compte tenu de l'altercation à laquelle nous avons eu droit tout à l'heure, je ne serais même pas intervenu, mais quand vous posez cette question, qui est à la base en quelque sorte du sujet qui nous préoccupe, on s'attendrait naturellement que vous disiez que l'article que vous citez s'applique sous réserve de l'article 8. Il n'a pas le projet de loi devant lui, ou il l'a peut-être quelque part, mais vous ne lui avez pas lu l'article en question.

M. Tobin: Monsieur Thorneycroft, avez-vous lu le projet de loi? Savez-vous quelles sont les attributions des membres par opposition à celles du président du Bureau?

M. Thorneycroft: Oui, je connais assez bien les dispositions à cet égard.

[Texte]

Mr. Tobin: Are you familiar with clause 5? Are you familiar with clause 8?

Mr. Thorneycroft: Yes, sir.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Thorneycroft. Mr. Nowlan, your concern for this chairman, impoverished as he is and without the benefit of people to assist him, is unfounded. This man is well prepared. He is competent.

The Chairman: You can be sarcastic if you want, Mr. Tobin, but when you put questions to a witness in this committee, you put the full question without trying to—

Mr. Tobin: I have to tell you, Mr. Chairman, you are the most unique chairman of any committee on Parliament Hill. Your job is to facilitate hearings. Your job is to facilitate the questioning of witnesses, to allow those witnesses to answer their questions. Your job is not to be a defendant for the government, or a defendant for a bill, or a representative of witnesses. Your job is to conduct a proper arrangement here in this room to facilitate the work of all members, not members on any particular side or with any particular point of view.

In fact, your primary responsibility is to protect the rights of the minority in a parliamentary situation as chairman of a committee. Mr. Chairman, what you are doing here today, frankly, is you are causing the disruption by prejudging and putting a value on the questions which are being asked by members. I do not appreciate it, Mr. Chairman, and we cannot work this way.

The Chairman: I take your point there.

Mr. Tobin: Frankly, not only are you supposed to be objective, but you are supposed to ensure that you appear to be objective.

The Chairman: Yes, yes.

Mr. Tobin: Today you appear to be a witness for the government.

The Chairman: Yes, Mr. Tobin. Well, let us get on with the questioning because frankly your rhetoric does not excite me a bit and you are the one that is the burr in the backside of the committee.

Mr. Tobin: Am I a burr in the backside of the government? Absolutely!

The Chairman: No, no, in the backside of the committee.

Mr. Tobin: Well, that is my job as a member of the opposition.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman—

[Traduction]

M. Tobin: Savez-vous ce que dit l'article 5? Et l'article 8?

M. Thorneycroft: Oui, je le sais.

M. Tobin: Merci, monsieur Thorneycroft. Monsieur Nowlan, votre préoccupation pour ce président, pauvre de lui, qui est ici sans pouvoir compter sur le concours de ses gens, est sans fondement. Cet homme est bien préparé. Il est compétent.

Le président: Vous pouvez user de sarcasme si vous le voulez, monsieur Tobin, mais quand vous posez une question à un témoin qui comparait devant le Comité, vous devez lui poser la question de façon complète, sans essayer de...

M. Tobin: Je tiens à vous dire, monsieur le président, que vous n'avez pas votre pareil dans aucun comité de la Colline du Parlement. Vous avez pour tâche de faciliter les audiences. Vous êtes là pour faciliter l'interrogation des témoins, pour leur permettre de répondre aux questions qu'on leur pose. Vous n'êtes pas là pour défendre le gouvernement, ni pour défendre un projet de loi en particulier, ni pour servir de porte-parole au témoin. Vous êtes là pour assurer le bon fonctionnement du Comité et faciliter ainsi le travail de tous les membres, et non pas seulement de ceux qui ont un point de vue en particulier.

En fait, votre responsabilité première en tant que président de comité est de protéger les droits de la minorité dans un contexte parlementaire. Monsieur le président, ce que vous faites ici aujourd'hui, c'est que vous perturbez les travaux du Comité en posant des jugements préalables et en décidant de la valeur des questions que les membres veulent poser. Je ne suis pas du tout content de cette façon de procéder, monsieur le président, et j'estime que nous ne pouvons pas travailler de cette façon.

Le président: Je vois ce que vous voulez dire.

M. Tobin: Franchement, non seulement vous êtes censé être objectif, mais vous êtes censé faire en sorte d'être perçu comme objectif.

Le président: Oui, d'accord.

M. Tobin: Aujourd'hui vous semblez être ici comme témoin du gouvernement.

Le président: Oui, monsieur Tobin. Eh bien, poursuivons l'interrogation, car, franchement, vous ne m'impressionnez guère par votre éloquence, et c'est vous qui créez des embêtements pour le Comité.

M. Tobin: J'embête le gouvernement? Absolument!

Le président: Non, vous embêtez le Comité.

M. Tobin: Eh bien, c'est mon rôle en tant que député de l'opposition.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président...

[Text]

The Chairman: I guess we have one.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, when we formulate a question or we ask a question—

Mr. Tobin: Should we submit it first in writing to the chairman?

Mr. Keyes: Yes. We are asking a question. I mean. . .

The Chairman: Mr. Keyes, you are a new member of the committee; Mr. Tobin is not, and he knows how you put a question. When you put a question that is as crucial as his was to Mr. Thorneycroft without any mention of clause 5 which refers to the limitations of section 8, and the inference is that the chairman does a,b,c,d, and e unto himself, then I think that is a little unfair.

Mr. Keyes: But, Mr. Chairman, on a continuing point of order, Mr. Thorneycroft is fully aware of all the bill so what is the problem?

Mr. Tobin: In my judgment this committee has now reached the point where it cannot work if the Chair continues in this particular attitude. The fact of the matter is that the clause I quoted to Mr. Thorneycroft, which was read fully to Mr. Thorneycroft, says right within it, subject to laws made under paragraph 8. It is written there, the clause I cited.

Now, if the chairman wants to be a witness, let the chairman resign his seat in Parliament and get appointed to the new board. If he does not want to be a witness, let the chairman behave as a chairman.

The Chairman: I am certainly not going to behave the way you would like me to behave.

Mr. Tobin: You have not done that today, and I hope you go back, in a calmer more objective frame of mind, and review the transcripts of this meeting—

The Chairman: All right.

Mr. Tobin: —to come to a conclusion that perhaps for once—

The Chairman: You do not scare me.

Mr. Tobin: —you have been less than perfect in your responsibilities, because, Mr. Chairman, this is outrageous.

The Chairman: Of course this is outrageous.

Mr. Tobin: We are trying to look at a bill and the chairman is constantly interrupting people who are asking questions.

The Chairman: Your conduct is outrageous as far as the Chair is concerned. Your conduct is outrageous, and you know it.

[Translation]

Le président: Oui, je suppose qu'il y a lieu d'invoquer le Règlement.

M. Keyes: Monsieur le président, quand on formule une question. . .

M. Tobin: Devrions-nous d'abord la soumettre par écrit au président?

M. Keyes: Oui, quand on pose une question, je suppose. . .

Le président: Monsieur Keyes, vous êtes nouveau ici au Comité; M. Tobin ne l'est pas, cependant, et il sait comment il faut faire pour poser une question. Quand on pose une question qui est aussi critique que celle qu'il a posée à M. Thorneycroft sans dire un mot de la mention à l'article 5 concernant son implication sous réserve de l'article 8, de manière à laisser entendre que le président fait telle et telle chose de lui-même, je crois alors que cela est un peu injuste.

M. Keyes: Monsieur le président, toujours en ce qui concerne le Règlement, M. Thorneycroft connaît bien toutes les dispositions du projet de loi, alors je ne vois pas où est le problème.

M. Tobin: Au point où nous en sommes maintenant, je crois que le Comité ne peut pas continuer à fonctionner si le président persiste dans cette attitude. Le fait est que l'article que j'ai cité dans ma question à l'intention de M. Thorneycroft, et dont lecture intégrale a été faite pour le bénéfice de ce dernier, précise justement qu'il s'applique sous réserve des lois adoptées en vertu de l'article 8. Cela est dit clairement dans l'article que j'ai cité.

Alors, si le président veut continuer à jouer le rôle de témoin, qu'il démissionne de son siège au Parlement et qu'il se fasse nommer au nouveau Bureau. S'il ne veut pas être témoin, qu'il se comporte comme un président de comité.

Le président: Ce n'est certainement pas vous qui allez me dicter ma conduite.

M. Tobin: Vous ne vous êtes pas comporté comme un président aujourd'hui, et j'espère bien que vous reviendrez à plus de calme et d'objectivité et que vous examinerez le compte rendu de cette séance. . .

Le président: Très bien.

M. Tobin: . . . pour en venir pour une fois peut-être à la conclusion. . .

Le président: Vous ne me faites pas peur.

M. Tobin: . . . que vous ne vous êtes pas acquitté de vos responsabilités comme vous le devriez, monsieur le président, votre comportement est tout à fait inacceptable.

Le président: Bien sûr qu'il est inacceptable.

M. Tobin: Nous essayons d'examiner un projet de loi, et le président ne cesse d'interrompre ceux qui posent des questions.

Le président: Votre comportement est inacceptable aux yeux de la présidence. Votre comportement est inacceptable, et vous le savez.

[Texte]

Mr. Tobin: Mr. Chairman—

The Chairman: You are just putting on a good show here, and you do that very well.

Mr. Dionne: Order!

The Chairman: So if you want to continue with the witnesses then let us proceed.

Mr. Tobin: No, Mr. Chairman, I want this meeting adjourned until we have a steering committee meeting to find out whether we can have this committee proceed with this Chair.

• 1150

The Chairman: Mr. Angus, do you have any questions?

Mr. Angus: Yes, I do, Mr. Chairman. I would like to continue. It is important that we inquire of these gentlemen about matters relating to their operation and the future operation of the new board.

Is there a need, Mr. Thorneycroft, given what the Canadian Aviation—

Mr. Dionne: On a point of order, I am a little disturbed at what is happening here. In fact, I am a whole lot disturbed, and I am not a new member. I see nothing wrong with the questions my colleague was asking. They were not out of order, and I appeal to your sense of fairness, sir, to go back to him as a member of this committee and allow him to ask his questions.

The Chairman: He can ask any question he wants to. He said that he was not going to ask any more.

Mr. Dionne: Well, the witness cannot answer them, Mr. Chairman, when you do not allow him to finish his questions. I ask you again to allow Mr. Tobin to proceed with his questions.

The Chairman: We are making a real show of this one today.

Mr. Tobin had every right to ask those questions. I questioned one of his questions, and then he went on a tirade about the Chair, and then he said he was not going to ask any more questions, so I recognized Mr. Angus. It is as simple as that. If Mr. Tobin is going to put questions then let him put questions, and I hope the Chair does not have to help give any direction to them—

Mr. Tobin: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: —because usually we do not. I have not really given that much direction to the majority of questions that have been going on in this room for about three hours. They only happen to have been from one source.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, you have questioned now two opposition members. You have interrupted their questions. You have not allowed them to finish. You have

[Traduction]

M. Tobin: Monsieur le président. . .

Le président: C'est un spectacle que vous nous donnez là, et vous le faites très bien.

M. Dionne: À l'ordre!

Le président: Alors, si vous voulez continuer à interroger les témoins, poursuivons.

M. Tobin: Non, monsieur le président, je veux que la séance soit levée jusqu'à ce que le comité directeur puisse se réunir pour décider si le Comité peut poursuivre ses travaux avec le président en poste.

Le président: Vous avez des questions, monsieur Angus?

M. Angus: Oui, monsieur le président. Nous devons questionner ces messieurs concernant le fonctionnement du nouveau bureau.

M. Thorneycroft est-il vraiment indispensable étant donné ce que le Bureau canadien de la sécurité aérienne. . .

M. Dionne: J'invoque le Règlement. Je suis préoccupé par la façon dont la réunion se déroule et je vous ferai remarquer que je ne suis pas nouvellement élu. Les questions posées par mon collègue étaient tout à fait recevables et je vous demanderais donc, monsieur le président, de bien vouloir lui permettre de poursuivre.

Le président: Il est libre de poser n'importe quelle question, mais c'est lui-même qui a dit qu'il avait terminé.

M. Dionne: Le témoin ne peut pas répondre aux questions si vous ne permettez pas au député de terminer. Je vous demanderais donc à nouveau de permettre à M. Tobin de poursuivre.

Le président: Vous êtes en train de monter cette affaire en épingle.

M. Tobin est tout à fait dans son droit lorsqu'il pose ses questions. J'avais quelques doutes quant à une de ses questions néanmoins, sur quoi il s'est lancé dans une longue tirade en ajoutant qu'il ne poserait plus de questions. Ce n'est qu'alors que j'ai donné la parole à M. Angus. Voilà donc comment les choses se sont passées. Si M. Tobin le souhaite, il est libre de poser des questions et j'espère que je n'aurai pas à intervenir.

M. Tobin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je ne me suis d'ailleurs pas mêlé de la plupart des questions que l'on pose depuis bientôt trois heures.

M. Tobin: Monsieur le président, vous avez interrompu des députés de l'opposition à deux reprises en les empêchant de terminer, en mettant en doute le bien-

[Text]

prejudged the value or worth of those questions. You have answered on behalf of witnesses. That is not the role of a chairman.

The Chairman: Here we go again. Do you want to ask—

Mr. Tobin: I would like to ask a question.

The Chairman: Well, ask it.

Mr. Tobin: Can I be assured I will not be interrupted?

Mr. Benjamin: If he asks the question, why do you not let the witness answer it—

Mr. Tobin: Thank you.

Mr. Dionne: Good idea.

Mr. Benjamin: —and be done with it?

Mr. Tobin: I have not gotten an answer yet.

The Chairman: Let us ask your question. Do you have a question, Mr. Tobin?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it is obvious that until you calm down, and have your tea for breakfast or something, this committee cannot work.

The Chairman: If you do not want to question, I am going to recognize Mr. Angus.

Mr. Tobin: Recognize Mr. Angus.

The Chairman: Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Let us not be childish, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let us be intelligent. Let us take our responsibilities seriously. You are not being childish; you are being an ass.

The Chairman: Thank you, Mr. Dionne, for your point of order. —Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Thorncroft, let me try again. Clearly, in the CASB you ended up on a major investigation with a fairly fundamental split within the board in terms of, I gather from press reports, how the investigation should be conducted, whether in fact the investigation was done appropriately, clearly a dissent on the conclusions of that investigation.

Based on that experience, and based on you yourself indicating that dissension is appropriate because that is the way in which you can arrive at least at ensuring that all points have been covered, is there a need under the new board for some mechanism. . . ? Let us say we end up with a 3-2 split, a fundamental split on that board; is there a need for some mechanism—and I do not know what that mechanism is—to go beyond the board and to say that in effect we have a 2-2 split with the chair more than likely casting the deciding decision? It is unlikely that the chair would be in the minority because of involvement in the overall activities of the board. Is there a need for some kind of mechanism to take that information—and

[Translation]

fondé de leurs questions ou en répondant au nom des témoins, ce qui n'est pas le rôle du président.

Le président: Alors ça recommence. Avez-vous une question à poser?

M. Tobin: Oui, j'ai une question à poser.

Le président: Allez-y.

M. Tobin: Ai-je l'assurance de ne pas être interrompu?

M. Benjamin: Pourquoi ne permettez-vous pas au témoin de répondre à ces questions.

M. Tobin: Merci.

M. Dionne: Une excellente idée.

M. Benjamin: Et ainsi l'affaire serait réglée?

M. Tobin: Je n'ai toujours pas obtenu de réponse.

Le président: Posez-donc vos questions, monsieur Tobin.

M. Tobin: Tant que vous ne vous serez pas calmé, monsieur le président, le Comité ne pourra pas fonctionner.

Le président: Si vous n'avez pas de questions à poser, je vais donner la parole à M. Angus.

M. Tobin: Faites-le.

Le président: Monsieur Angus, vous avez la parole.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

Le président: Trêve d'enfantillage, monsieur Tobin.

M. Tobin: Il s'agit d'être intelligent et de prendre nos responsabilités au sérieux. Vous ne vous conduisez pas comme un enfant mais comme un imbécile.

Le président: Merci, monsieur Dionne, d'avoir invoqué le Règlement. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur le président.

A l'issue d'une enquête menée par le Bureau canadien de la sécurité aérienne, il semblerait d'après les communiqués de presse que les membres du Bureau étaient fondamentalement en désaccord quant à la façon de mener ladite enquête, certains membres du Bureau allant jusqu'à dire que l'enquête n'avait pas été menée convenablement et qu'ils n'étaient donc pas d'accord avec les conclusions.

Comme vous avez par ailleurs vous-même fait remarquer que l'unanimité n'est pas souhaitable pour les enquêtes de ce genre car ce n'est qu'ainsi qu'on peut être sûr d'avoir pris en compte tous les facteurs, ne pensez-vous pas que des dispositions devraient être prévues pour le nouveau bureau? Supposons que les membres du bureau se prononcent trois contre deux sur une certaine question. Ne faudrait-il pas prévoir en pareil cas que l'on puisse s'adresser à une autre instance si les membres sont partagés à égalité et que le président doit donc les départager. Le président ne se trouverait sans doute pas en position minoritaire du fait de ses activités au sein du bureau. Le ministre des Transports quant à lui ne doit

[Texte]

obviously as a committee we are looking to keep the Minister of Transport out of that, just because of the conflict of interest—to ICAO or some other body? Even though the likelihood of that happening would be fairly remote, in order to ensure that the credibility of the new board is maintained is that an important element that we should be looking at?

Mr. Thorneycroft: I do not believe it is necessary, nor do I believe it desirable. What I think should happen is that the new board, before it goes into business, should crank out the rules of dissent that they are going to operate by and live by them.

Once again, dissent is great. It has to happen or you will not get the whole story. But once the majority decision has been taken I do not believe the dissenters should continue to make the dissent in a public forum, other than to say that John Doe dissented because... A short, concise statement is okay. That is not going to aggravate anybody, I do not think, but the problem is to have it go on and on and on.

• 1155

Mr. Angus: We are not just talking about whether it was ice on one wing versus two. In the Gander thing, it was fundamental differences. One group was saying it was ice; another group was saying some kind of explosion may have occurred. To me, those do not sound like nit-picking differences. They are fairly fundamental.

Take the rail side. Maybe one group will come down and say it was the engineer. Another group can come down and say, no, it was equipment failure. That has to be resolved, even if it is just a one- or two-line statement of dissent in a report. Out there in the real world there are going to be a lot of people who really are not going to know, and so there needs to be a way to resolve those questions. The only way given the structure is to have some other body that can be appealed to. Whether it is a special commissioner of inquiry, whether it is a justice of the supreme court in terms of what is happening with the Gander one, or some other mechanism, we need to put it in place in the legislation so that those who feel strongly that there is a fundamental issue at stake—and I think we have to be careful that we are talking about fundamental differences and are not nit-picking... That mechanism would be available for those on the board who feel that for whatever reason, they need to take it one step further.

Mr. Thorneycroft: I understand the questioning and think all of us on the board have thought about this time, and time, and time again.

Once again, I do not believe it is appropriate, or desirable, or even necessary to go to another organization. After all, if you have your independent agency set up and manned correctly, that should be the ultimate authority in this country.

There are, however, other ways that you can avoid this type of dissent, and I will just throw one out. For example, at the present time we spend a lot of time

[Traduction]

bien entendu pas être impliqué en raison de conflit d'intérêts possible. Peut-être faudrait-il en référer à l'OACI afin d'assurer la crédibilité du nouveau bureau.

M. Thorneycroft: Ce n'est à mon avis ni nécessaire ni souhaitable. Avant d'entrer en fonction, le bureau doit préciser les règles qui régiront les décisions minoritaires.

Les décisions minoritaires sont d'ailleurs essentielles pour faire ressortir tous les faits. Mais dès lors qu'une décision majoritaire intervient, ceux qui ont voté contre ne devraient pas faire valoir leur point de vue en public, se bornant simplement à motiver leur décision minoritaire. Une brève déclaration serait donc tout à fait normale, mais poursuivre la polémique est tout à fait autre chose.

M. Angus: Il ne s'agit pas de savoir si une aile ou les deux étaient recouvertes de glace. Dans l'affaire de Gander, il s'agissait de différences sur le fond. D'après un groupe, la catastrophe est imputable à la glace tandis que d'après l'autre il y aurait eu une explosion à bord. Ce sont là des différences tout à fait fondamentales.

En cas d'accident ferroviaire, un groupe pourrait en imputer la cause au chauffeur tandis que l'autre l'attribuerait à un défaut mécanique. Il suffit d'une ou deux lignes dans le rapport pour enregistrer cette opinion minoritaire. Il faudrait prévoir la façon de résoudre ces problèmes, ce qui pourrait se faire notamment en prévoyant une autre instance qui serait appelée à trancher. On pourrait par exemple envisager un commissaire spécial ou encore un juge de la Cour suprême. Toujours est-il qu'il faut prévoir des dispositions précises en cas de vote minoritaire basé sur une différence de fond et non pas bien entendu en cas de simple dissension. Ainsi les membres du bureau auraient un recours.

M. Thorneycroft: Je comprends parfaitement votre question et je puis vous assurer que tous les membres du Bureau y ont longuement réfléchi.

Mais j'estime qu'il n'est ni opportun ni souhaitable de prévoir un recours auprès d'une autre instance. Pour autant que le bureau fonctionne convenablement et de façon indépendante, il ne devrait pas y avoir autre recours.

D'ailleurs, ce type de dissension pourrait être évité d'une autre façon. Actuellement, on consacre énormément de temps à trouver la cause d'un accident

[Text]

determining or attempting to determine a precise cause statement for an accident. It could not matter less. You do not need a cause statement, because your purpose is to make safety recommendations. Rather than trying to pin down with absolute certainty the precise cause of an accident, another way that could be utilized would be simply to list, without any degree of priority, cause-related findings, associated with a particular occurrence. Then there might be another section of non-related factors that might lead to other types of recommendations.

If you eliminate the cause factor which is at the heart of the problem, and have the others, then I think both sides are really going to get a pretty good piece of the action. I think you could in fact eliminate a lot of dissent.

As an aside, this organization utilized that type of system when it first came into being. It is a system with which I am familiar, since I come from a military flying background, and I endorse it unequivocally. It is well received by many of the member states of ICAO. The Americans in particular liked it, and they could not believe it when the agency went back to trying to determine the cause statement. That is therefore one very effective way.

Mr. Angus: That would only be when it is not a clear-cut case.

Mr. Thorneycroft: Unfortunately, the Gander situation is a classic example of not being able to state with absolute certainty the precise cause.

Mr. Benjamin: You could list all the possible causes.

Mr. Thorneycroft: We could list all the contributing factors, but without ranking them we would not have had the impasse perhaps. We would have been able to resolve some of the differences perhaps.

However, it is a very attractive option; and when we come to grips with how we are going to list downings, cause, statements, and recommendations, it is one that I would hope the new board would in fact consider.

• 1200

Yet I truly think it is something that has to be resolved in-house to the maximum extent possible. Then when you go public, it is the majority, with just a minor dissenting opinion if there is one, and that ends it. It is the continuation of the dissent that creates the turmoil in the minds of the Canadian public.

Mr. Angus: The role of the board members is to try to find out why things happen so that recommendations can be made. If the group feels strongly that you have missed the mark, then morally I can understand why they would want to pursue it.

I want to shift gears for a moment. One of the things this committee is going to have to take a look at is the whole question of observer status. I think it would be helpful if you could advise the committee which

[Translation]

alors que là n'est pas l'essentiel vu qu'il s'agit de faire des recommandations en vue d'assurer la sécurité. Donc plutôt que de chercher à trouver la cause d'un accident, on pourrait se borner à énumérer les faits se rapportant à un accident sans établir de priorités parmi eux. C'est sur la base de faits de ce genre que l'on pourrait élaborer des recommandations.

En supprimant donc l'obligation d'établir la cause d'un accident, tout le monde aurait son mot à dire et on supprimerait une bonne partie des dissensions.

C'est d'ailleurs ainsi que nous fonctionnions au début. C'est ce qui se fait notamment dans l'aviation militaire où je travaillais autrefois et je trouve cela une excellente solution. Cette méthode a d'ailleurs été retenue par de nombreux États membres de l'OACI et par les Américains, plus particulièrement, qui n'ont d'ailleurs pas compris pourquoi le Bureau insistait pour trouver la raison de l'accident. Ce serait donc une bonne solution.

M. Angus: Cette méthode serait appliquée uniquement dans les cas où tout n'est pas parfaitement clair.

M. Thorneycroft: La catastrophe de Gander est un exemple classique d'un accident où il n'y a pas moyen de déterminer la cause de l'accident avec certitude.

M. Benjamin: On pourrait énumérer toutes les causes possibles.

M. Thorneycroft: On pourrait énumérer tous les facteurs qui ont contribué à l'accident, mais sans établir un ordre de priorité, ce qui aurait sans doute évité la dissension.

C'est un excellent système et j'espère que le nouveau bureau l'adoptera pour les accidents et les recommandations.

Et pourtant, je suis convaincu que dans toute la mesure du possible, ce problème peut-être résolu de l'intérieur. De toute façon, quand le public est averti, une majorité existe même s'il peut y avoir des dissensions mineures. C'est cette dissension permanente qui inquiète le public canadien.

M. Angus: Les membres du bureau sont là pour déterminer la raison de ce qui se produit, ce qui permettra de formuler des recommandations. S'ils sont convaincus que vous avez fait des erreurs, on comprend qu'ils tiennent à approfondir la question pour des raisons morales.

Je vais maintenant changer de sujet. Notre Comité va devoir s'intéresser, entre autres choses, à toute la question du statut d'observateur. Pouvez-vous nous dire quels sont les organismes, en plus du ministère des Transports, qui

[Texte]

organizations in addition to the Minister of Transport have permanent observer status. I understand CALPA has observer status; I am not sure whether it is permanent or not. Which ones are given status from time time to time? What does observer status really mean? What are the rules for them? What can they do? Where can they go? What can they not do? What can they not see?

Mr. Thorneycroft: You are right. At the present time the Minister of Transport has permanent observer status. At the moment CALPA generally has observer status. We do confer observer status on one or two others from time to time. For example, there was an organization associated with Wardair whose members do not belong to CALPA. We have given them observer status, but it is something that can be rescinded or changed at the will of the board. In point of fact, I think we probably are at the point in time where we would like to go back and have a look at it, because it is getting a little unwieldy. The point is that we should grant observer status to interested parties for a specific occurrence.

Mr. Benjamin: To those who have a direct interest in it.

Mr. Thorneycroft: Yes. We should grant observer status to the Minister of Transport because everything that happens in the system impinges on him. Beyond that, I am not so sure we should be giving automatic observer status.

The observers can go to the scene of the accident; they can look at what is happening; and they can be given the facts, although they are not privy to the witness statements because those are privileged. They get there, they are briefed, and they follow the conduct of the investigation along the way.

Mr. Angus: They are sort of looking over your shoulder, but not quite.

Mr. Thorneycroft: Yes, okay, that is well stated; they are not quite. If they should start leaning on you, the act says you have the authority to remove them.

Mr. Angus: Have you ever removed anybody?

Mr. Thorneycroft: Not to my knowledge.

Mr. Dionne: General, I think I am quoting you correctly; I believe you said you have a group of people who cannot agree. Do I have the essence of what you said?

Mr. Thorneycroft: We have a lot of trouble agreeing in certain areas, that is for sure.

Mr. Dionne: Do you not think it is healthy to have some disagreement?

Mr. Thorneycroft: Yes, indeed, sir. I said that many times this morning.

Mr. Dionne: Do you not think it is essential in an occurrence that dissention should be voiced as strongly as the majority point of view?

[Traduction]

ont un statut permanent d'observateurs. Apparemment, l'ACPL possède ce statut, mais je ne sais pas si c'est de façon permanente. Quels sont les organismes auxquels on accorde ce statut de temps en temps? Quelle est la véritable signification de ce statut? Quelles sont les règles? Que peuvent faire les observateurs? A quelles séances peuvent-ils assister? Quelles sont les limitations du statut? Qu'est-ce qu'ils ne sont pas autorisés à voir?

M. Thorneycroft: Vous avez raison; à l'heure actuelle, le ministre des Transports a le statut permanent d'observateur. D'une façon générale, pour l'instant, l'ACPL est également un observateur. Nous accordons le statut d'observateur à un ou deux autres organismes, selon les cas. Par exemple, une organisation associée à Wardair et dont les membres n'appartiennent pas à l'ACPL. Nous leur avons accordé le statut d'observateurs, mais le bureau peut le leur enlever à n'importe quel moment. En fait, nous sommes peut-être sur le point de reconsidérer parce que le système ne fonctionne pas toujours très bien. En fait, il vaudrait beaucoup mieux accorder le statut d'observateur aux parties intéressées dans des cas particuliers.

M. Benjamin: Ceux qui sont directement concernés.

M. Thorneycroft: Oui. Le cas du ministre des Transports est particulier parce que tout ce qui se passe dans le système l'intéresse directement. Quant aux autres, je doute qu'un statut d'observateur automatique se justifie.

Les observateurs sont autorisés à inspecter les lieux d'un accident; ils peuvent assister aux opérations, on peut leur donner les faits, mais ils ne peuvent pas assister aux entrevues avec les témoins qui sont confidentielles. Ils se rendent donc sur place, on les informe de la situation et ils suivent l'enquête.

M. Angus: Autrement dit, d'une certaine façon, ils vous surveillent.

M. Thorneycroft: Oui, d'accord, vous n'avez pas tort, d'une certaine façon. D'un autre côté, s'ils s'imposent un peu trop, la loi autorise à les renvoyer.

M. Angus: N'avez-vous jamais renvoyé quelqu'un?

M. Thorneycroft: Pas ce que je sache.

M. Dionne: Général, je crois vous avoir entendu dire que vous avez un groupe de personnes qui ne réussissent pas à se mettre d'accord. C'est bien ce que vous avez dit?

M. Thorneycroft: Effectivement, il y a des domaines où nous avons bien du mal à nous mettre d'accord.

M. Dionne: Ne pensez-vous pas qu'il est bon de ne pas toujours être systématiquement d'accord?

M. Thorneycroft: Absolument, je l'ai répété plusieurs fois ce matin.

M. Dionne: Lorsqu'un incident se produit, ne pensez-vous pas que les dissensions devraient se faire entendre aussi fort que l'opinion de la majorité?

[Text]

Mr. Thorneycroft: Publicly?**Mr. Dionne:** No, I am talking about at the the board level.**Mr. Thorneycroft:** Let me assure you, Mr. Dionne, it is voiced strongly as the majority view, without question. I am basing that on my experience with the board, obviously.**Mr. Dionne:** I have no intention of challenging you on it, sir. What is wrong with having a minority report?**Mr. Thorneycroft:** Basically, not very much. I think that if a minority report is released to the public and then if the contributors to that minority report continue to advance that cause, then it is not cricket, I do not think.

• 1205

Mr. Dionne: Regardless of the qualifications of those who may dissent?**Mr. Thorneycroft:** With respect, I do not think the qualifications of the dissenting members really have a bearing. They are all equal board members. They have all looked at the same material. They have all judged the same evidence. They have all looked at the same analysis. I see no reason why the background of an individual should have a bearing on giving him a bigger voice in the dissent, with respect.**Mr. Dionne:** Then would you explain to me as briefly as you can how this bill will prevent the kind of thing that happened with the CASB?**Mr. Thorneycroft:** I do not think, the way the bill is drafted at present, you can have an absolute guarantee it will not occur.**Mr. Dionne:** Would it not be less likely?**Mr. Thorneycroft:** Probably it would be less likely, yes.**Mr. Dionne:** Well, explain how, would you?**Mr. Thorneycroft:** Perhaps with the fact that there is going to be a different way of selecting members, or at least it is my understanding there may be, you are going to get a different type of individual in the chair, who may not have the same philosophical differences that members of the current board have. I think spelling out in a little more detail some of the areas that in the past have caused a degree of contention will serve to reduce the possibility of this. But I think by and large both the CASB act and this act are drafted in such a way that the majority of people appointed to a board should be able to make it function. It is just the luck of the draw, I guess. In this particular situation we have two groups who are ideologically opposed on many, many issues, and namely the interpretation of the act.**Mr. Dionne:** It sounds to me, General, with all due respect, as if the purpose of this bill is simply to set up a new board to get rid of the dissenters.

[Translation]

M. Thorneycroft: En public?**M. Dionne:** Non, je parle du bureau.**M. Thorneycroft:** Monsieur Dionne, je peux vous assurer que nous entendons les dissensions aussi fort que l'opinion de la majorité, cela ne fait pas de doute. Evidemment, je me fonde sur mon expérience du Bureau.**M. Dionne:** Je n'ai pas l'intention de vous contredire. Qu'est-ce que vous avez contre un rapport minoritaire?**M. Thorneycroft:** En fait, pas grand-chose, mais lorsqu'un rapport minoritaire est publié et que ses auteurs continuent à défendre cette cause, je me dis que ce n'est pas très fair-play.**M. Dionne:** Indépendamment des compétences de ceux qui ne sont pas d'accord?**M. Thorneycroft:** Je me permets de vous faire observer que les compétences de ceux qui ne sont pas d'accord n'ont rien à voir avec la question. Tous les membres du Bureau sont égaux, ils ont tous étudié les mêmes documents, ils portent tous un jugement sur les mêmes faits. Je ne vois pas comment les compétences de chacun entrent en ligne de compte.**M. Dionne:** Dans ce cas, comment à votre avis ce projet de loi empêchera-t-il le genre de chose qui s'est produit au Bureau canadien de la sécurité aérienne?**M. Thorneycroft:** Sous sa forme actuelle, il ne constitue pas une garantie absolue que cela ne se reproduira pas.**M. Dionne:** Est-ce que les probabilités ont baissé?**M. Thorneycroft:** Effectivement, c'est peut-être moins probable.**M. Dionne:** Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?**M. Thorneycroft:** Cela tient peut-être au fait que les membres du bureau seront choisis différemment, du moins je crois que c'est une possibilité. Le président du groupe aura une personnalité différente, il n'y aura peut-être pas les mêmes divergences d'opinions entre le président et les membres du groupe. De plus, en précisant un peu certaines choses qui, par le passé, ont été un sujet de discorde, on réduit peut-être les possibilités. Mais, dans l'ensemble, la loi qui régit le Bureau canadien de la sécurité aérienne et cette loi-ci devraient permettre à la majorité des gens qui seront nommés au bureau de le faire fonctionner convenablement. Dans une certaine mesure, c'est une question de chance. Dans le cas qui nous occupe, voilà deux groupes qui, idéologiquement, s'opposent sur de nombreux plans et, en particulier, sur l'interprétation de la loi.**M. Dionne:** Général, je me demande si ce projet de loi n'a pas été déposé uniquement pour permettre de constituer un nouveau bureau et de se débarrasser des protestataires.

[Texte]

Mr. Thorneycroft: With respect, Mr. Dionne, I think as early as 1985 the government indicated a desire to go into a multi-modal board, and what we are seeing today is an attempt to do just that. But I am not a parliamentarian and it is perhaps not for me to make that kind of assessment, certainly not in this group.

Mr. Dionne: I believe you said earlier at any given time some 300 occurrences are being looked into.

Mr. Thorneycroft: At present, sir, we are working with somewhere between 500 and 600 occurrences, which really represent about a year's work. There are some we are still working on that go back in history for two or three years, but they are certainly few in number. So it is between 500 and 600; and you never know for sure.

Mr. Dionne: At present there are four such safety boards looking into those accidents and we are now reducing them to one. How is that going to expedite the job of determining the cause of accidents or, more precisely, how to prevent such accidents from happening again?

Mr. Thorneycroft: About the 500 or 600 I was referring to, they are accidents or occurrences under review by the Canadian Aviation Safety Board. There are additional occurrences under review at present by the railway accident people and another number of accidents under review by the Marine Casualty Investigations Organization. I do not have those precise numbers. When the new agency is created not only will the personnel associated with the Canadian Aviation Safety Board be in place but the folk who now work for marine and those who work for rail will accrue to the new organization. They will bring their expertise in their various modes with them. They will actually continue to investigate marine accidents, rail accidents, and our investigators will continue to investigate air accidents. I think we will be doing exactly the same thing we are doing today. I think we will be able to save on common things such as administration, personnel, finance and things of that nature. I think collectively we will be able to make an even more positive contribution to the advancement of flight safety. While we are operating independently, we probably all have something we do very, very well. I think there will be some form of cross-pollination from marine to rail to air that is going to be beneficial to everybody. I think once the board gets up and running that will manifest itself in more appropriate recommendations vis-à-vis safety. That is our objective.

Mr. Dionne: Under this bill we are going to have a board consisting of five members: the chairman and four others. They are going to have to make the final decision on all these occurrences. Is that not going to put a terrible load on one board? Now there are four boards making those decisions.

[Traduction]

M. Thorneycroft: Monsieur Dionne, déjà en 1985 le gouvernement avait indiqué son intention de mettre sur pied un bureau multi-modal et c'est précisément ce qu'il cherche à faire aujourd'hui. Cela dit, je ne suis pas un parlementaire et ce n'est pas à moi de formuler ce genre de jugement, et certainement pas devant ce groupe.

M. Dionne: Vous avez dit qu'il y avait en permanence environ 300 incidents à l'étude.

M. Thorneycroft: À l'heure actuelle, nous avons de 500 à 600 dossiers, ce qui représente environ une année de travail. Nous travaillons encore sur des dossiers qui remontent à deux ou trois ans, mais il n'y en a pas tellement. Donc, de 500 à 600 dossiers, et on n'est jamais certain.

M. Dionne: À l'heure actuelle, quatre organismes de sécurité étudient ces accidents et voilà que nous voulons les remplacer par un seul. Est-ce que cela va vraiment permettre de déterminer la cause des accidents plus vite et, en particulier, d'empêcher de nouveaux accidents de se produire?

M. Thorneycroft: Les 500 ou 600 dossiers dont je viens de parler sont des accidents ou des incidents dont s'occupe le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Il y a également des responsables de la sécurité ferroviaire et les gens des enquêtes sur les sinistres maritimes qui étudient les incidents dans leurs secteurs respectifs. Je n'ai pas de chiffre précis à leur sujet. Quand le nouveau bureau sera sur pied, nous aurons non seulement le personnel du Bureau canadien de la sécurité aérienne, mais également tous ceux qui travaillent actuellement dans les secteurs maritime et ferroviaire. Autrement dit, une masse d'expertise considérable. Ces derniers continueront en fait de faire enquête sur les accidents maritimes et ferroviaires, et nos enquêteurs continueront de faire enquête sur les accidents aériens. Je pense que nous ferons exactement la même chose qu'aujourd'hui. Je crois que nous serons en mesure d'économiser en mettant en commun des choses comme l'administration, le personnel, les finances, etc. Je crois que, collectivement, nous pourrions contribuer de façon encore plus positive à l'amélioration de la sécurité du transport aérien. Chacun de notre côté, nous avons probablement des points forts, des choses que nous faisons très très bien. Je crois qu'il y aura une certaine forme d'interaction entre les secteurs maritime, ferroviaire et aérien qui sera avantageuse pour tous. Je crois qu'une fois que le bureau sera établi et bien lancé, cela se manifestera par des recommandations plus judicieuses concernant la sécurité. Voilà notre objectif.

M. Dionne: Ce projet de loi vise à créer un bureau formé de cinq membres, le président et quatre autres. Ils devront rendre la décision finale sur tous les accidents. Est-ce que cela ne va pas imposer un très lourd fardeau à un seul et unique bureau? Actuellement, ces décisions sont prises par quatre bureaux différents.

[Text]

Mr. Thorneycroft: At the present time, sir, there are not four boards. The marine casualty reports, for example, are in essence a report created for the minister, so there is no board there. I do not know about the rail side. Certainly rail and commodity pipeline are tied in together. In my understanding there are not four boards. For example, the railway transport committee no longer exists. I am not absolutely *au fait*, but I do not see that this is going to place an untenable load on the board. If necessary, we could sit every day of the month.

Mr. Dionne: You could sit every day of the month, but you would soon be played out.

Would you qualify for me what you mean by "philosophical differences"?

Mr. Thorneycroft: I think the basic philosophical difference, Mr. Dionne, is that in some respects one segment of the board interprets the CASB act almost diametrically opposed to the way the other half interprets it.

Mr. Dionne: For example?

Mr. Thorneycroft: One side of the board feels that the independence of the director of investigations is paramount during the initial stage of the investigation and that he should do his job and then get direction from the board if that job is lacking in detail or depth. That is one point of view. My assessment of the other point of view—and I may not be describing it absolutely accurately—is that those board members would like to have a more specific role to play in deciding how an investigator should investigate a specific accident. They feel they should have a more direct role in it.

Carrying the difference in philosophy a little farther, one group feels that making the director of investigations independent, until he becomes in essence an interested party, permits them to look at his work without bias. I do not really believe the other people see any bias in doing the same thing. But I may be putting words in their mouths, and that would be unfair of me.

• 1215

Mr. Benjamin: I think Mr. Dionne is right. You will be meeting every bloody day, and sometimes on weekends, with the sheer volume. Do you think the TAIB in the legislation should have the power, through the minister, to appoint temporary or alternate members as you can presently do in the CASB, I believe? For example, let us say there were many things ready to be dealt with by the board and one pertained to a railway mishap and the board was already dealing with a couple of others, and to avoid further lengthy delay you could telephone up a

[Translation]

M. Thorneycroft: A l'heure actuelle, monsieur, il n'y a pas quatre bureaux. Les rapports sur les accidents maritimes, par exemple, sont essentiellement des rapports rédigés à l'intention du ministre, de sorte qu'il n'y a pas de bureau comme tel dans ce secteur. Je ne sais pas ce qui en est du côté ferroviaire. Il est certain que le secteur ferroviaire et celui des productoducs sont étroitement liés. Il n'existe pas quatre organismes distincts. Par exemple, le comité du transport ferroviaire n'existe plus. Je ne suis pas au courant de tous les détails, mais je ne crois pas que cela va imposer une charge de travail intolérable au bureau. Au besoin, nous pourrions siéger tous les jours.

M. Dionne: Vous auriez beau siéger tous les jours, vous vous retrouveriez bientôt dépassés par les événements.

Voudriez-vous préciser ce que vous entendez par «divergences sur le plan des principes»?

M. Thorneycroft: Je crois que ces divergences, monsieur Dionne, se résument essentiellement à ceci: à certains égards, une partie des membres du Bureau interprète la Loi créant le Bureau de la sécurité aérienne de façon presque diamétralement opposée à l'interprétation qu'en donne l'autre moitié.

M. Dionne: Par exemple?

M. Thorneycroft: D'un côté on estime que l'indépendance du directeur des enquêtes est primordiale pendant l'étape initiale de l'enquête; on estime qu'il devrait faire son travail et ensuite demander des instructions au Bureau si ce travail n'est pas suffisamment détaillé ou approfondi. C'est un point de vue. Quant à l'autre point de vue, la description que je vais en donner n'est peut-être pas absolument exacte, mais d'après ce que je comprends, ces membres du Bureau aimeraient avoir un rôle plus précis à jouer pour ce qui est de décider comment un enquêteur devrait mener son enquête sur un accident donné. Ils estiment qu'ils devraient jouer un rôle plus direct dans cette enquête.

Pour expliciter davantage cette divergence, je dirai qu'un groupe estime qu'en faisant en sorte que le directeur des enquêtes soit indépendant jusqu'à ce qu'il devienne essentiellement une partie intéressée, ils sont en mesure d'examiner son travail sans préjugé. Je ne crois pas vraiment que les partisans de l'autre point de vue perçoivent la présence d'un quelconque préjugé dans cette façon de faire. Je leur prête peut-être des intentions et ce serait injuste de ma part.

M. Benjamin: Je crois que M. Dionne a raison. Vous devrez vous réunir absolument tous les jours, et parfois même en fin de semaine, à cause de la charge de travail énorme. Croyez-vous que le projet de loi devrait donner au BEAT le pouvoir de nommer, par l'entremise du ministre, des membres temporaires ou des remplaçants, comme vous pouvez actuellement le faire, si je ne me trompe, au Bureau canadien de la sécurité aérienne? Supposons par exemple que le Bureau est fort occupé à étudier de nombreux dossiers dont l'un concerne un

[Texte]

couple of people who have been made alternate or temporary members and bring them in on it. Would that not be a useful way of making sure you do not get so overloaded and overworked that you become less effective?

Mr. Thorneycroft: Mr. Benjamin, I may be naïve, I may be somewhat suspect, but I do not see the work of the board, given the number of accidents occurring in all four modes at present, ever getting to the point where it would be unmanageable. If we need outside assistance to investigate accidents, then the legislation already gives the board the authority to go out and hire the people who can go to the smoking hole in the ground—

Mr. Benjamin: I was not thinking of staff. I was thinking of how you have ten 40-page reports to go through at the same time—

Mr. Thorneycroft: Just with the way accidents unfold, I do not think you would ever get into a situation like that. I truly do not.

Mr. Benjamin: We will wait and see.

As I read the bill, I am undecided whether in the area of air an aircraft is an aircraft. Do you interpret the bill to mean, or do you think it should mean, that accidents involving parachutes, parachuting, ultra-light aircraft, hang-gliders, balloons should be covered in the legislation?

Mr. Thorneycroft: I would suggest that it would not be necessary to draft that into the legislation. I think that would more properly be an area where the board would decide whether or not it should be part of the—

Mr. Benjamin: Depending on each specific incident?

Mr. Thorneycroft: Yes. Indeed, sometimes you can have a hang-glider accident, for example, that might be very, very spectacular, and the board, although it does not normally investigate hang-glider accidents, might for a number of good reasons say it was going to investigate that one. They would have that authority.

I would hate to see us legislated into it, I think, because then you have no control over what you do and you would undoubtedly, unquestionably find yourself short of resources. The way it is envisaged, the board can master those resources. If you get an overload in certain areas you can shy away from the less important ones and devote the resources you have to the more major—

[Traduction]

accident ferroviaire; pour éviter de retarder davantage l'étude de ce dossier, vous pourriez téléphoner à quelques personnes qui ont été désignées comme membres temporaires ou comme remplaçants et leur demander d'étudier ce dossier en particulier. Est-ce que ce ne serait pas une façon utile de s'assurer que vous ne soyez pas surchargé de travail au point que votre efficacité en soit réduite?

M. Thorneycroft: M. Benjamin, je suis peut-être naïf, je suis peut-être quelque peu suspect, mais même en tenant compte du nombre total d'accidents qui arrivent dans les quatre moyens de transport à l'heure actuelle, je ne crois pas que la charge de travail du Bureau augmente jamais au point où nous ne serions plus à la hauteur de la tâche. Si nous avons besoin d'aide supplémentaire pour faire enquête sur des accidents, alors la mesure à l'étude donne déjà au Bureau le pouvoir d'embaucher des gens qui peuvent aller faire enquête sur les lieux mêmes de l'accident. . .

M. Benjamin: Je ne songeais pas aux besoins en matière de personnel. Je songeais à la situation où vous auriez dix rapports de 40 pages chacun à étudier en même temps.

M. Thorneycroft: Étant donné la façon dont les accidents arrivent, je ne crois pas que l'on se retrouve jamais dans une telle situation. Je ne le crois vraiment pas.

M. Benjamin: Nous verrons bien.

J'ai beau lire le Projet de loi attentivement, je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que recouvre la définition du terme aéronef. A votre avis, est-ce que le Projet de loi s'applique ou devrait s'appliquer aux accidents mettant en cause des parachutes, le parachutisme, des ultra-léger motorisés, des deltaplanes ou encore des ballons?

M. Thorneycroft: Il me semble qu'il ne serait pas nécessaire de le préciser dans le Projet de loi. Je crois qu'il serait préférable que le Bureau décide lui-même s'il y aurait lieu. . .

M. Benjamin: Au cas par cas?

M. Thorneycroft: Oui. Il peut y avoir par exemple un accident de deltaplane très, très spectaculaire et le Bureau, même s'il ne fait pas normalement enquête sur les accidents mettant en cause des deltaplanes, pourrait décider de faire enquête dans ce cas précis, pour un certain nombre d'excellentes raisons. Le Bureau aurait le pouvoir de la faire.

Je détesterais que ce soit inscrit expressément dans le Projet de loi, parce qu'à ce moment-là, nous n'aurions plus le pouvoir de décision sur nos activités et l'on se retrouverait certainement, indéniablement à court de ressources. De la façon dont la chose est envisagée, le Bureau est maître de ses propres ressources. S'il y a surcharge de travail dans un certain secteur, on peut réduire nos activités dans des secteurs moins importants afin de consacrer davantage de ressources à ce qui est plus important. . .

[Text]

Mr. Benjamin: Then would you agree that if there is a hang-gliding mishap or a balloon or ultra-light aircraft or parachuting incident there should be some kind of requirement in law that it be reported to the board, so you at least know about it, as a requirement of the Department of Transport by regulation? Otherwise a lot of things can go unreported and you will not know about them, and the next thing you know, a little while later they hit the press and the press want to know where the hell the board was.

Mr. Thorneycroft: The reporting system for occurrences is pretty good right now. I am not sure additional legislation would in fact yield that many more. I am not really qualified to answer that. It would certainly be—

Mr. Benjamin: Let us move to marine. Do you think the board should investigate all or some or any pleasure-boating accidents or occurrences, or only certain classes, for example where death has occurred? Or should those occurrences be left delegated to provincial agencies such as the police and coroners' inquests and what not?

• 1220

Mr. Thorneycroft: Once again from my previous role where I was in charge of the Marine Casualty Investigation Unit for a period of time, one of the things the chief investigator really wanted to do was to get a handle on pleasure craft casualties, because he thought at the time that we were killing about 200 Canadians every year in pleasure boats, but we just could not get a handle on it. He had to back off from that because he did not have the resources. So I guess my response is that, yes, it is a fertile area, but it is one that would require quite a tremendous increase in resources on the marine side to do correctly.

Mr. Benjamin: What about limiting the pleasure boat accidents to waters under federal jurisdiction—in national parks, the seaway, our coastal waters?

Mr. Thorneycroft: All of those are options that would be very viable, and I think that a new board, when it gets going, when it looks at the classes of accidents it is going to investigate would in fact look very carefully at that and say: okay, do we have the horses, the resources to go out and look at some of those things? Even if they say that they will not make it a rule, if a high visibility one comes up that has generated a lot of media interest then by all means send someone out and have a look at it.

Mr. Benjamin: Do you feel the bill is permissive enough to allow you to do that on your own?

[Translation]

M. Benjamin: Dans ce cas, seriez-vous d'accord qu'il faudrait préciser dans la loi que tous les accidents mettant en cause un deltaplane, un ballon, un ultra-léger motorisé, ou encore les accidents de parachutisme devraient être signalés au Bureau afin que vous soyez au moins au courant? Est-ce que le ministère des Transports ne devrait pas y être tenu par règlement? Autrement, bien des choses peuvent se produire à votre insu et se retrouver un peu plus tard en manchette des journaux et les journalistes pourraient mettre en cause l'inactivité du Bureau.

M. Thorneycroft: Le système de rapports des accidents est assez bon à l'heure actuelle. Je ne suis pas certain qu'une loi additionnelle nous permettrait d'en apprendre beaucoup plus. Je ne suis pas vraiment compétent pour répondre à cette question. Ce serait certainement. . .

M. Benjamin: Pensons au secteur maritime. Croyez-vous que le Bureau devrait faire enquête sur tous les accidents mettant en cause des embarcations de plaisance, ou seulement dans certains cas, par exemple lorsqu'il y a eu perte de vie? Ou bien ces accidents devraient-ils être laissés aux organismes provinciaux comme la police et les enquêtes du coroner et le reste.

M. Thorneycroft: J'ai occupé pendant un certain temps le poste de directeur des Enquêtes sur les accidents maritimes. L'un des dossiers dont l'enquêteur principal tenait vraiment à s'occuper, c'était celui des accidents mortels dans le secteur de la navigation de plaisance; en effet, il estimait à l'époque qu'environ 200 Canadiens étaient tués chaque année dans des accidents à bord d'embarcations de plaisance. Mais nous n'arrivions pas à nous en occuper. Il a dû y renoncer parce que nous n'avions pas les ressources voulues. Donc, je suppose que ma réponse est oui, c'est effectivement un secteur intéressant, mais qu'il faudrait une augmentation extraordinaire des ressources du secteur maritime pour s'en occuper correctement.

M. Benjamin: Et si l'on se limitait aux accidents mettant en cause des embarcations de plaisance naviguant dans les eaux de juridiction fédérale, c'est-à-dire dans les parcs nationaux, la Voie maritime ou nos eaux côtières?

M. Thorneycroft: Ce sont des options qui seraient très viables et je crois que le nouveau Bureau, quand il entreprendra ses travaux et qu'il examinera les catégories d'accidents sur lesquelles il fera enquête, étudiera effectivement très attentivement cette possibilité et se demandera s'il a les outils, les ressources voulues pour ce travail. Même si les responsables décident de ne pas en faire une règle, s'il survient un accident spectaculaire qui a fait couler beaucoup d'encre dans les médias, alors il n'y a aucun doute qu'il y aurait lieu d'envoyer quelqu'un pour examiner l'affaire.

M. Benjamin: Estimez-vous que le projet de loi a une portée suffisamment large pour vous permettre de le faire de votre propre initiative?

[Texte]

Mr. Thorneycroft: Yes, I do indeed.

Mr. Benjamin: That is great.

Mr. Thorneycroft: As currently drafted.

Mr. Benjamin: What about the matter of all pipeline occurrences and interprovincial and international trucking, particularly where you have trucking involved with rail? If it is a truck just operating within one province and it collides with a train, then you have split jurisdiction, and you know what it is like trying to get agreement out of 10 provinces. They cannot agree on the time of day, let alone. . .

Mr. Thorneycroft: I am really not qualified to comment on that. If you ever brought road transportation into a new agency then you would really have a handful, that is for sure—if in fact the provinces would relinquish their control over that jurisdiction.

Mr. Benjamin: Interprovincial and international trucking still remains under federal jurisdiction. They have just delegated it to the provinces.

Mr. Thorneycroft: If you will forgive me, I would just like to shy away from that particular one.

Mr. Benjamin: That has been the problem: everybody wants to shy away from it.

I would like to ask another mundane question, partly out of curiosity and partly is it something that needs improving. What is the salary level of board members, and do you think it is high enough to attract and keep people of the kind of high quality that you talk about?

Mr. Angus: The level of debate just keeps them there.

Mr. Thorneycroft: The chairman operates in a salary range associated with a GIC-8 and the board members are GIC-4, and those figures—

Mr. Benjamin: What is the range in a GIC-4?

Mr. Thorneycroft: It is topped at present at \$76,300, I believe. Please do not quote me.

Mr. Benjamin: Somewhere in there.

Mr. Thorneycroft: Yes.

Mr. Benjamin: It starts at about \$50,000, I suppose.

Mr. Thorneycroft: A little higher than that, I think. At \$55,000 perhaps.

[Traduction]

M. Thorneycroft: Oui, je le crois.

M. Benjamin: Excellent.

M. Thorneycroft: Dans sa forme actuelle.

M. Benjamin: Passons maintenant à la question des accidents de productoduct et des accidents qui se produisent dans le camionnage interprovincial et international, en particulier lorsqu'un accident met en cause à la fois le camionnage et le transport par rails. Dans le cas d'un camion qui est exploité exclusivement à l'intérieur d'une province et qui entre en collision avec un train, il y a chevauchement des responsabilités et vous savez comme il est difficile d'obtenir que les dix provinces se mettent d'accord. Elles n'arrivent même pas à se mettre d'accord sur l'heure, et encore moins. . .

M. Thorneycroft: Je ne suis pas vraiment compétent pour donner des explications là-dessus. Si l'on rendait un nouvel organisme responsable du transport routier, il est certain qu'il aurait les mains pleines, à supposer que les provinces acceptent de renoncer à leur responsabilité dans ce secteur.

M. Benjamin: Le camionnage interprovincial et international continue de relever des autorités fédérales. Celles-ci ont seulement délégué cette responsabilité aux provinces.

M. Thorneycroft: Je demande votre indulgence, mais je préférerais ne pas m'aventurer sur ce terrain.

M. Benjamin: C'est justement le problème: personne ne veut s'y aventurer.

Je voudrais poser une autre question banale, en partie par simple curiosité et en partie parce que des améliorations s'imposent à ce sujet. Quel est le niveau de rémunération des membres du Bureau; pensez-vous que cette rémunération est suffisamment élevée pour attirer de façon durable les gens de compétence supérieure dont vous parlez?

M. Angus: C'est le niveau du débat qui les fait rester à leur poste.

M. Thorneycroft: Le salaire du président est analogue à celui d'un GIC-8 et les membres du Bureau sont des GIC-4, et ces chiffres. . .

M. Benjamin: Quelle est l'échelle de traitement d'un GIC-4?

M. Thorneycroft: Le salaire culmine actuellement à 76,300\$, sauf erreur. Je vous demande de ne pas me citer là-dessus.

M. Benjamin: C'est de cet ordre.

M. Thorneycroft: Oui.

M. Benjamin: Le salaire commence aux alentours de 50,000\$, je suppose.

M. Thorneycroft: Je pense que c'est un peu plus élevé que cela. Peut-être 55,000\$.

[Text]

Mr. Benjamin: And the GIC-8 range?

Mr. Thorneycroft: That is really well paid. It is \$95,000 to \$112,000, I think.

Mr. Benjamin: I will take it.

Mr. Angus: Plus your pension, right?

The Chairman: There have been some consultations with some of the witnesses who are going to follow Mr. Thorneycroft, and we have Mr. Deschênes here, who has been sitting here, I think, all morning, who came in from Montreal, and I wonder whether the committee would be disposed to have Mr. Deschênes at 3.30 p.m., as he was scheduled to be, and then the other witnesses we have not heard from today could come tomorrow afternoon. The room is available. Because we are obviously not going to conclude. Also, we can always have Mr. Thorneycroft back at another time, but we have had three hours with him this morning. It would certainly facilitate not having everyone sit around, because we are not going to have a full examination of the other members of the board that I know members want to examine. I throw that out to the committee.

• 1225

Mr. Tobin: Mr. Chairman, we do not have any objection to the proposal. I would like to reserve a chance to consult with colleagues on their agendas for tomorrow afternoon and report back to you after lunch.

The Chairman: Agreed. I understand some of them can be here tomorrow afternoon. In any event, let us make it clear then that this afternoon we continue with Mr. Deschênes, who has come in from Montreal. Obviously, if we cannot accommodate members to have the hearing of board members tomorrow afternoon, they will be here another day. Is that agreed?

Mr. Angus: Agreed, Mr. Chairman. I think it is the only way we can proceed. I just want to remind you that I suggested we might end up with this problem, and unfortunately we have.

The Chairman: Mr. Fontana, a very short question.

Mr. Fontana: Let me get to the nuts and bolts of something we have been skirting around. If one eliminates the philosophy and the personality factors and calls them human factors, let me deal with the structure of this new act as to whether or not it is going to be an improvement over the experience of the CASB. Therefore, if one looks at structure and the duties, the roles and responsibility of the board and the directors—

The Chairman: A short question, Mr. Fontana.

[Translation]

M. Benjamin: Et l'échelle salariale du GIC-8?

M. Thorneycroft: C'est vraiment bien payé. Je crois que le traitement va de 95,000\$ à 112,000\$.

M. Benjamin: Je m'en contenterais.

M. Angus: Plus votre pension, n'est-ce pas?

Le président: On a consulté les témoins qui doivent comparaître après M. Thorneycroft, et nous avons M. Deschênes ici; il est venu de Montréal et je crois qu'il a attendu ici toute la matinée et je me demande si les membres du comité seraient disposés à entendre M. Deschênes à 15h30, comme le prévoyait le programme, après quoi les autres témoins que nous n'avons pas entendus aujourd'hui pourraient venir demain après-midi. La pièce est disponible. Il est évident, en effet, que nous n'en aurons pas terminé aujourd'hui. En outre, nous pouvons toujours réinviter M. Thorneycroft un autre jour, mais nous l'avons déjà interrogé pendant trois heures ce matin. Nous n'allons, de toute façon, pas pouvoir interroger en détail les autres membres du Bureau, auxquels je sais que les députés s'intéressent, et il est peut-être ainsi plus facile de ne pas avoir tout le monde en même temps autour de cette table. Je propose cela au comité.

M. Tobin: Monsieur le président, nous n'y voyons aucun inconvénient. J'aimerais tout de même d'abord consulter mes collègues, afin de voir quel est le calendrier de travail demain après-midi, et je vous répondrai après le déjeuner.

Le président: Très bien. Si je ne me trompe certains d'entre eux pourraient très bien être ici demain après-midi. En tout cas, qu'il soit bien clair que nous allons continuer cet après-midi avec M. Deschênes, qui s'est déplacé de Montréal. Si nous ne pouvons pas organiser de réunion demain après-midi, nous choisirons un autre jour. Êtes-vous d'accord?

M. Angus: Oui, monsieur le président. C'est d'ailleurs la seule façon de s'y prendre. J'aimerais en même temps vous rappeler que je vous avais mis en garde, et malheureusement nous nous retrouvons précisément avec ce même problème.

Le président: Monsieur Fontana, une question très courte.

M. Fontana: Permettez-moi d'aller au coeur d'une question autour de laquelle nous avons déjà pas mal tourné. Laissons de côté les questions de principe, laissons de côté les facteurs qui tiennent à la personnalité de l'un et de l'autre que nous appellerons facteurs humains, et parlons de la façon dont la nouvelle loi est conçue, pensez-vous qu'elle soit un progrès par rapport à ce qu'était le BCSCA. Si l'on étudie la conception de cette loi, et notamment les devoirs, le rôle et la responsabilité du Bureau et des directeurs. . .

Le président: Une question courte, s'il vous plaît, monsieur Fontana.

[Texte]

Mr. Fontana: I just want to know whether or not the provisions of this new act, the structures contemplated, and the roles, duties and responsibilities of each and every one of those people who will be involved in this new board are in fact an improvement over the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Thorneycroft: I think it spells out some of the areas of contention that existed under the current act and would do quite a bit to eliminate those areas as contentious points. In my view, that would be an improvement that has been seen as necessary because of the time that has accrued since the CASB operated.

Mr. Fontana: But does it not appear now that there may very well be a potential structural problem in the act? There seems to already be a division as to whether or not the chairman ought to have the ultimate authority or whether it should best be given to each individual member of the board.

Mr. Thorneycroft: I think in whatever manner the bill is drafted it would be a situation where a person selected as chairman would have to ask whether or not they could live with it as drafted.

Mr. Fontana: That is after the fact.

Mr. Thorneycroft: As I read the bill, I could live with it quite comfortably. I think it would give members the control over the operational aspects of the way the agency is going to function, and I think it would give the chairman the responsibilities under the CASB Act, which have been delegated to him under the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act. I could live with it.

Mr. Comuzzi: Mr. Thorneycroft, you said this morning there were about 1,300 annually in the current reports. Is that correct?

Mr. Thorneycroft: About 600 to 700 annually.

Mr. Comuzzi: They are ongoing.

Mr. Thorneycroft: We have about that many in the hopper at any given time, yes.

Mr. Comuzzi: Sir, I understand that in my absence you were asked whether in the new board you would accept the position of chairman, if asked. Is that correct?

Mr. Thorneycroft: I said I would certainly be willing to consider the possibility if I was asked.

• 1230

Mr. Angus: Mr. Thorneycroft, during the visit by the minister I raised a question with her about who should investigate the crash of a government jet. As you know, government jets are now under the responsibility of DND, and if a government jet owned by DND crashed in a military site it would appear under this legislation that the military should investigate it. Do you think that is

[Traduction]

M. Fontana: Je voudrais donc simplement savoir si la façon dont les rôles et responsabilités et devoirs de chacun et de tout le monde sont attribués par cette nouvelle loi, font du nouveau Bureau quelque chose de supérieur à l'ancien Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Thorneycroft: Effectivement, la nouvelle loi permet de remédier à certaines des faiblesses de l'ancienne. Cela représente effectivement un pas en avant, qu'il était d'ailleurs nécessaire de le faire, l'ancien Bureau existant déjà depuis un certain temps.

M. Fontana: Mais ne peut-on déjà voir que la loi comporte des faiblesses structurelles? Les avis semblent déjà partagés, par exemple, sur la question de savoir si oui ou non le président devrait avoir l'autorité finale, ou si celle-ci devrait revenir à l'ensemble du Bureau.

M. Thorneycroft: Quelle que soit la façon dont le projet de loi est conçu, la personne qui serait choisie pour occuper le poste de président se sera posé la question de savoir si elle peut s'accommoder des dispositions du texte législatif.

M. Fontana: Mais cela vient après coup.

M. Thorneycroft: J'ai lu le projet de loi, et je crois que je pourrai m'en arranger. Les membres du Bureau auraient un certain pouvoir de contrôle sur les questions de fonctionnement de l'organisme, et le président aurait les responsabilités que lui conférerait la loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, conformément à la Loi sur l'administration financière et la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique. Je pense que je saurai m'en arranger.

M. Comuzzi: Monsieur Thorneycroft, vous avez parlé ce matin de 1,300 cas, faisant l'objet de rapports. Est-ce bien cela?

M. Thorneycroft: Entre 600 et 700 par emploi.

M. Comuzzi: En permanence.

M. Thorneycroft: Effectivement, c'est à peu près le nombre de cas dont nous avons à traiter en permanence.

M. Comuzzi: On vous a demandé en mon absence, si je ne me trompe, si vous accepteriez le poste de président du nouveau Bureau. Est-ce bien vrai?

M. Thorneycroft: J'ai dit que je serais disposé à y réfléchir, si la question m'était posée.

M. Angus: Monsieur Thorneycroft, lorsque nous avons reçu le ministre, je lui ai demandé qui serait responsable de l'enquête en cas d'accident d'un avion de l'État. Comme vous le savez, ces avions sont sous la responsabilité du ministère de la Défense, et si l'un d'eux s'écrasait sur une base militaire, ce seraient les autorités militaires, d'après la nouvelle loi, que l'on chargerait de

[Text]

appropriate, or should it be under the new board regardless of where the accident occurs?

Mr. Thorneycroft: Mr. Chairman, I read it in a way that the military would in fact investigate the accident, but I see the potential problem. It is something the committee might wish to consider.

Mr. Benjamin: Even if it was involved with a civilian aircraft?

Mr. Thorneycroft: Oh, if it involved a civilian aircraft we would have a part to play in it.

Mr. Benjamin: That is right. But I am thinking. . .

Mr. Thorneycroft: If it was a Falcon aircraft of 412 Squadron, even though carrying VIPs, if it crashed anywhere that would be a military accident.

Mr. Benjamin: Even if it occurred at a civilian airbase?

Mr. Thorneycroft: Yes.

Mr. Angus: But should it be under the total jurisdiction of the new Accident Investigation Board, regardless of where the accident occurs, in your opinion?

Mr. Thorneycroft: In my opinion, no. You mean all accident investigations?

Mr. Angus: No, I am speaking specifically of what we call government jets, meaning jets or planes that carry Ministers of the Crown, that currently, because of the way this is written and because of DND having responsibility for them, are treated as military planes, as opposed to public planes, if you like.

Mr. Benjamin: They used to be operated by Department of Transport.

Mr. Thorneycroft: There used to be a split.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Thorneycroft: Forgive me, I would like to back up to what I said a moment ago. I think there probably is some cause to make that particular point, because it is a specific type of operation. There is no question about that.

Mr. Benjamin: It is not a military operation.

The Chairman: I do not want to upset anything, but I thought you said that was a mixed occurrence, that it was a mixed. . .

Mr. Angus: No.

The Chairman: And then they acted. —Mr. Tobin.

Mr. Benjamin: Keep it clean, Brian.

Mr. Tobin: I am doing my best.

Mr. Thorneycroft: some people might have the impression as a result of the occurrences in the last year

[Translation]

l'enquête. Cela vous paraît-il juste, ou pensez-vous au contraire que c'est le nouveau Bureau qui devrait en être chargé, quel que soit le lieu de l'accident?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, je comprends effectivement le projet de loi dans ce sens, c'est-à-dire que les militaires prendraient l'enquête en main, ce qui à mon avis pourrait créer certaines difficultés. Le comité pourra y réfléchir.

M. Benjamin: Et cela même si un avion de l'aviation civile est pris dans l'accident?

M. Thorneycroft: Si un avion civil est pris dans l'accident, nous aurions notre mot à dire.

M. Benjamin: Effectivement. Mais j'étais en train de. . .

M. Thorneycroft: Si c'est un Faucon de l'escadrille 412, transportant des officiels, ce serait considéré comme accident militaire, quel qu'en soit le lieu.

M. Benjamin: Même si l'avion s'écrase sur un aéroport civil?

M. Thorneycroft: Oui.

M. Angus: Et à votre avis, est-ce que c'est le nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport qui devrait être saisi, quel que soit le lieu de l'accident?

M. Thorneycroft: À mon avis, non. Vous voulez parler des enquêtes concernant n'importe quel accident?

M. Angus: Non, je veux parler des avions de l'État, qui transportent des ministres, et qui sont sous la responsabilité du ministère de la Défense, qui, d'après la façon dont c'est rédigé, sont considérés comme avions militaires, et non pas simplement publics, si vous voulez.

M. Benjamin: Dans le temps, c'était le ministère des Transports qui en avait la responsabilité.

M. Thorneycroft: C'était partagé.

M. Angus: Oui.

M. Thorneycroft: Excusez-moi, j'aimerais revenir sur ce que j'ai dit il y a quelques instants. Il ne fait pas de doute que nous parlons ici d'un type tout particulier de vol, et que cela justifie peut-être que l'on se situe dans cette optique.

M. Benjamin: Mais ce n'est pourtant pas un vol militaire.

Le président: Je ne voudrais pas créer le trouble dans les esprits, mais si j'ai bien compris, vous avez dit qu'il s'agissait d'une situation ambiguë, où l'on était à cheval sur. . .

M. Angus: Non.

Le président: . . . et qu'ensuite, on a pris des mesures. Monsieur Tobin.

M. Benjamin: Ne mâchez pas vos mots, Brian.

M. Tobin: Je fais de mon mieux.

Monsieur Thorneycroft, certains pourraient avoir l'impression, après ce qui s'est passé l'an dernier, ou au

[Texte]

or two with CASB and the discussion here this morning that the whole question of division of responsibilities between the chairman and the board is a question that arose out of and in response to the division on the Gander crash, when in fact going back to 1983 the then chairman of AARB, the forerunner of CASB, had written the assistant deputy minister of the day with respect to the establishment of the CASB legislation.

Mr. Chairman, it was then under the responsibility of a different government, a Liberal government. But, nevertheless, back then he had written saying the one major recommendation that the chairman and board of the day would make with respect to the formulation of a new piece of legislation for CASB was that there be a clear distinction of the role and responsibilities between board and chairman and that, clearly, powers ought to be vested in the board.

Are you familiar with that representation made at that time by Mr. Fiedl?

Mr. Thorneycroft: Through you, Mr. Chairman, I am sorry I am not intimately familiar with that, Mr. Tobin. I do not recall it.

Mr. Tobin: I merely try to make a point that this debate has not started this year, or last year, but something that has been going on since 1983 by the then chairman, the gentlemen who held your position, writing to the assistant deputy minister saying that the recommendation of that board was that power be vested in the board. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Thorneycroft and colleagues for your co-operation this morning, and as we understand it we are meeting again in this room at 3.30 p.m.

We will then have a previous chairman of the board, and perhaps, Mr. Tobin, because it is a good question, that can be explored too with Mr. Deschênes, and then with the parties, and especially the opposition party. I gather there was consent from the NDP to contact the clerk so she can send the notice out as soon as possible so that we could have the CASB board members, the different people who want to testify on the basis they were going to do it this morning, on tomorrow afternoon.

Mr. Benjamin: Sure.

Mr. Tobin: Tentatively, we agree, we just want to confirm our attendances.

The Chairman: Let the clerk know.

We stand adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1530

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. I also see our next witness at the table. I would

[Traduction]

cours des deux dernières années, et notamment au sein du BCSA, et après la discussion qui a eu lieu ce matin, que toute cette question du partage des responsabilités entre le président et le Bureau, fait suite aux divergences qui se sont manifestées au moment de l'accident de Gander, et si l'on remonte à 1983, cela ferait donc suite à la lettre adressée au sous-ministre adjoint en poste à l'époque, par le président du CRAA, qui a précédé le BCSA, lettre dans laquelle il abordait la question d'un projet de loi portant création du BCSA.

Monsieur le président, c'était à l'époque un gouvernement libéral. Néanmoins, le président, dans cette lettre, transmettait une recommandation très importante de son comité, demandant que toute nouvelle loi établisse une distinction très claire entre le rôle et les responsabilités du Bureau et celles du président, et il était évident que l'autorité finale revenait au Bureau.

Avez-vous eu connaissance de cette lettre de M. Fiedl?

M. Thorneycroft: Monsieur le président, je m'en excuse, mais je ne suis pas au courant de ce détail, monsieur Tobin. En tout cas, je ne m'en souviens pas.

M. Tobin: Je veux simplement dire que notre débat ne date pas d'hier, ni de l'an dernier, mais qu'il se poursuit déjà depuis 1983, date à laquelle le président et les membres du Bureau de l'époque avaient écrit au sous-ministre adjoint pour lui recommander explicitement de donner toute l'autorité au Bureau. Merci.

Le président: Merci, monsieur Thorneycroft, merci messieurs pour votre collaboration à la séance de ce matin. Nous nous retrouvons cet après-midi dans cette même salle à 15h30.

Nous recevrons un ancien président du bureau, et M. Tobin, puisque c'est une bonne question, pourra peut-être en rediscuter avec M. Deschênes, et les autres partis représentés au comité, notamment ceux de l'opposition. Si je ne me trompe, le NPD est d'accord pour que notre greffier fasse le nécessaire dès que possible, afin que les membres du BCSA puissent être présents demain après-midi, et témoigner comme ils avaient l'intention de le faire ce matin.

M. Benjamin: Certainement.

M. Tobin: Provisoirement, nous donnons notre accord, sous réserve de confirmation.

Le président: Avertissez le greffier.

La séance est levée jusqu'à 15h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Je peux voir également

[Text]

like to welcome Mr. Deschênes, who has certainly been more than involved with transport problems before. It is good to welcome him here again. I know from the clerk that you have a statement, Mr. Deschênes, which is being circulated now.

Mr. Bernard Deschênes, Q.C. (Individual Presentation): Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: You were also here this morning and you have seen how we do business before. You may want to go through it or highlight it and then obviously as we feel we will get into the questions and answers.

Mr. Deschênes: All right, Mr. Chairman. First, I will give you my background.

I was educated at the Université de Montréal and at McGill University. I was admitted to the Quebec Bar in 1949 and have been in private practice all my life, until I joined the board. I was a senior Crown prosecutor for a while in Montreal and was appointed Queen's Counsel in 1964. During my practice, I was involved in numerous formal investigations of marine casualties as commissioned counsel. These formal investigations are somewhat like public inquiries. I was a director at Canadair for a number of years. I represented the Department of Transport in the inquiry into bilingualism in the air in Montreal in 1977-78. I was appointed a member of the Aircraft Accident Review Board, the interim board that was the predecessor to the CASB, for about five or six years.

Afterwards, when the Dubin report came out, I was appointed a member of the Minister's Advisory Committee on implementation of the Dubin Inquiry on Aviation Safety, which gave rise, among other things, to the draft act for the CASB.

Mr. Justice Dubin suggested dealing with air first and with other modes later. At that point, I was appointed by the Hon. Jean-Luc Pepin to carry out a study on marine casualty investigations in Canada, which I did. I delivered my report in the summer of 1984.

Prior to becoming chairman of the new board, I was also chairman of the legal ethics committee of the Quebec Bar for about seven or eight years. Upon joining the board, I left as a senior partner of a 35-member law firm in Montreal.

I was appointed chairman of the CASB in February 1984, took office on May 1 and resigned on March 31 of last year.

Mr. Chairman and members of the committee,

permettez-moi de dire en premier lieu que je suis très honoré de votre invitation à contribuer à votre étude du projet de loi C-2. Comme vous le savez sans doute, j'ai participé à plusieurs étapes du long processus qui a conduit à cette proposition en vue de créer un bureau multidisciplinaire de sécurité dans les transports.

[Translation]

que notre témoin est installé. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Deschênes, spécialiste des problèmes de transport, s'il en est. Nous sommes heureux de l'accueillir encore une fois parmi nous. Le greffier m'a dit que vous aviez une déclaration, monsieur Deschênes, déclaration qu'on est en train de distribuer.

M. Bernard Deschênes, c.r. (témoignage à titre privé): Oui, monsieur le président.

Le président: Vous étiez également présent ce matin et vous avez déjà vu comment nous précédons. Vous pouvez lire votre déclaration ou la résumer puis nous passerons aux questions et aux réponses.

M. Deschênes: Très bien, monsieur le président. Pour commencer, permettez-moi de dire qui je suis.

J'ai fait mes études à l'Université de Montréal et à l'Université McGill. J'ai été reçu au Barreau québécois en 1949 et j'ai exercé le droit jusqu'à mon entrée au Bureau. J'ai été pendant un certain temps Procureur de la Couronne à Montréal et j'ai été nommé Conseiller de la Reine en 1964. J'ai participé comme conseiller à de nombreuses enquêtes officielles sur des accidents maritimes. Ces enquêtes officielles ressemblent beaucoup à des enquêtes publiques. J'ai été administrateur de Canadair pendant un certain nombre d'années. J'ai représenté le ministère des Transports dans l'étude sur le bilinguisme dans les airs à Montréal en 1977-1978. J'ai été nommé membre du Bureau d'examen des accidents d'avion, le prédécesseur temporaire du BCSCA pendant cinq ou six ans.

Ensuite, lorsque le rapport Dubin a été publié, j'ai été nommé membre du comité consultatif ministériel d'application de l'enquête Dubin sur la sécurité aérienne qui a donné naissance entre autres choses à la proposition de loi constituant le BCSCA.

Le Juge Dubin a suggéré de commencer par les transports aériens et de traiter des autres modes plus tard. L'honorable Jean-Luc Pepin m'a alors confié la charge d'une étude sur les enquêtes d'accidents maritimes au Canada. J'ai rendu mon rapport pendant l'été 1984.

Avant de devenir président du nouveau Bureau, j'ai également été président du comité d'éthique juridique du Barreau québécois pendant sept ou huit ans. Pour entrer au bureau, j'ai abandonné un poste de partenaire principal dans un cabinet juridique de 35 avocats à Montréal.

J'ai été nommé président du BCSCA en février 1984, je suis entré en fonction le 1^{er} mai et j'ai démissionné le 31 mars de l'année dernière.

Monsieur le président, membres du comité,

first of all, I want to tell you that I feel very honoured to have been invited to contribute to your consideration of Bill C-2. As you are certainly aware, I was involved in several of the phases of the long process that led to that piece of legislation establishing a multi-modal board on transport safety.

[Texte]

I then go on in the paper to mention the reasons for a separate board. These are fundamental reasons that stem from the conflict-of-interest situation that exists within the Department of Transport when it acts as investigator as well as regulator and in numerous other capacities.

The background to this separation of activities has been long in time. One of the studies carried out was by General McLearn in 1972. In his report, he recommended the creation of multi-modal transportation accident investigation and safety board. At about the same time, Mr. Forrestall introduced the first of a series of private member's bills to the same effect.

Following that, in 1979, implementing General McLearn's report, the government of the day introduced Bill C-40 to create a multi-modal board. This bill died on the *Order Paper* when a general election was called. Later that year, at the request of the Hon. Mr. Mazankowski, the Royal Commission of Inquiry on Aviation Safety was ordered and Mr. Justice Dubin was appointed commissioner.

In the meantime, however, and in response to a recommendation of General McLearn, Cabinet had created the Aircraft Accident Review Board, on which I was privileged to serve for a number of years, as I mentioned earlier.

• 1535

That board's role was then to review reports prepared by the Department of Transport investigators and to request further information or investigation, if required. Its end product was an audit of the report for the Minister of Transport's attention, saying whether or not we agreed with the investigator's report.

During the six or seven years of existence of that interim board, procedures for the submission of draft reports to involve parties for their comments were gradually developed and tested. During this time, we also developed a basic policy of an arm's-length relationship between the board and the investigators.

In 1981 Mr. Justice Dubin issued the first volume of his report. I have attached to my paper a copy of recommendation 1, which reads:

The creation of a tribunal independent of any department of government to be called the Canadian Aviation Safety Board.

I draw your attention to the comments following this recommendation. Mr. Justice Dubin presents a strong argument for the inclusion of the word "safety" as part of the name of the proposed board, notwithstanding and recognizing the fact that the Department of Transport also has a major safety role to accomplish.

[Traduction]

Je cite dans ce document les raisons militant pour un bureau séparé. Il s'agit de raisons fondamentales qui découlent d'une situation de conflit d'intérêt dans laquelle se trouve le ministère des Transports quand il joue aussi bien le rôle d'enquêteur que celui de responsable de la réglementation, entre autres.

Cette idée de la séparation des activités n'est pas d'aujourd'hui. Une des études réalisées par le général McLearn remonte à 1972. Dans son rapport, il recommandait la création d'un bureau multidisciplinaire de sécurité et d'enquête sur les accidents dans les transports. À peu près à la même époque, M. Forrestall a déposé le premier d'une série de projets de loi d'initiative parlementaire visant le même objectif.

En 1979, voulant mettre en vigueur le rapport du général McLearn, le gouvernement du jour a déposé le projet de loi C-40 établissant un bureau multidisciplinaire. Ce projet de loi est resté lettre morte avec le déclenchement des élections générales. Un peu plus tard, cette même année, à la demande de M. Mazankowski, une Commission Royale d'enquête sur la sécurité aérienne a été instituée et le Juge Dubin a été nommé commissaire.

Entre-temps, cependant, et en réponse à une recommandation du général McLearn, le Cabinet avait créé le Bureau d'examen des accidents aériens dont j'ai eu le privilège d'être membre pendant un certain nombre d'années, comme je vous l'ai dit tout à l'heure.

Le rôle de ce Bureau était d'examiner les rapports préparés par les enquêteurs du ministère des Transports et de réclamer un complément d'enquête ou d'information si cela s'avérerait nécessaire. Ce qu'il finissait par envoyer au ministre des Transports c'était un document dans lequel il approuvait ou rejetait les conclusions du rapport de l'enquêteur.

C'est au cours de ces six ou sept années d'existence de ce bureau intérimaire, que nous avons essayé puis progressivement mis au point des procédures de soumission de projet de rapports permettant aux partis concernés d'exposer leurs arguments. Pendant cette même période, nous avons également jeté les bases d'une politique de rapport d'indépendance entre le bureau et les enquêteurs.

En 1981, le juge Dubin a publié le premier volume de son rapport. J'ai annexé à ma déclaration une copie de la recommandation no 1 qui disait:

La création d'un tribunal indépendant de tout ministère du gouvernement devant être appelé le Bureau canadien de sécurité aérienne.

J'attire votre attention sur les commentaires suivant cette recommandation. Le juge Dubin présente force argument pour que soit inclus dans le nom de ce futur bureau le mot «sécurité», sans pour autant nier le rôle majeur que joue également en matière de sécurité le ministère des Transports.

[Text]

Most importantly, however, at the insistence of Mr. Justice Dubin in this and other recommendations and throughout his analysis, the use of the word "tribunal" has to be seriously taken into consideration because this bears directly on one of the issues raised before you, namely the relationship between a proposed board and the investigators.

I respectfully submit that you cannot have a truly independent, impartial and fair tribunal if its members act in some fashion or other as investigators and later on pretend to impartially arbitrate between the views of the investigation team of which they have been participants on the one hand and those of involved parties who may be adversely affected and who may disagree with the investigation team as a whole or with some of its participants on the other. This would be akin to having the investigating policeman sit later as judge or as a member of the jury.

Furthermore, if board members were to be asked to act as investigators in some fashion, in my view this would merely increase the number of investigators rather than result in some benefit from the overview judgment capabilities for which they have been appointed.

I cite here at page 198 of the Dubin report the following, which I interpret as indicating the role of board members:

The accident investigation report should be that of the tribunal, after review of the findings of the accident investigators. Before the issuance of the report, anyone who has a direct interest in the findings of a tribunal should be made aware of the draft report before it is finalized and have an opportunity to make submissions, much in the same manner in place now in the procedures adopted by the Aircraft Accident Review Board.

In his report, he cited at length the procedures we had developed at the board. Although he did not go into administrative details in his recommendations, I interpret this to mean that he agreed with the procedures set by the AARB.

On the question of administration, Mr. Justice Dubin merely referred at the end of his report to Bill C-40, which had been introduced by the Liberal government previously, while the administrative procedures in it appear satisfactory to me.

The minister's advisory committee formed by Mr. Pepin to implement the Dubin report, on which I served, agreed there should be an arm's-length relationship between the board and the investigators. It therefore recommended the establishment of a specific and exclusive status for the director of investigation. This was enacted in section 9 of the CASB Act, and this concept now appears in section 10 of the bill.

The exclusive jurisdiction of the director of investigation does not, however, preclude the board from establishing general investigation policies or even from

[Translation]

Ce qui est encore plus important, cependant, c'est que le juge Dubin dans cette recommandation et d'autres recommandations tout au long de son étude insiste sur la nécessité de parler de «tribunal», concept directement lié à un des questions dont vous êtes saisi, à savoir les rapports entre ce bureau et les enquêteurs.

Il est impossible qu'un tribunal soit véritablement indépendant, impartial et équitable quand ses membres commencent par jouer plus ou moins les enquêteurs pour prétendre arbitrer plus impartialement entre les points de vue exprimés par l'équipe d'enquête à laquelle ils ont participé d'une part et ceux exprimés par des partis susceptibles d'être touchés négativement et susceptibles d'être en désaccord avec l'ensemble de l'équipe d'enquête ou avec certains de ses participants, d'autre part. Comme si le policier chargé de l'enquête était également juge ou membre du jury lors du procès.

De plus, demander aux membres du Bureau de participer sous une forme ou une autre aux enquêtes ne ferait, à mon avis qu'augmenter le nombre d'enquêteurs plutôt que d'optimiser leurs capacités de jugement, capacités pour lesquelles ils ont été nommés.

Je cite ici un passage à la page 198 du rapport Dubin que j'interprète comme une définition du rôle des membres du Bureau:

Le rapport d'enquête d'accident devrait être celui du tribunal après examen des constatations des enquêteurs. Avant la publication du rapport, toute personne, directement concernée par les conclusions du tribunal, devrait être informée du projet de rapport avant la version définitive et avoir la possibilité de faire des commentaires suivant les modalités actuellement adoptées par le Bureau d'examen des accidents d'avion.

Dans son rapport, il citait longuement les procédures mises au point par notre Bureau. Bien qu'il n'ait pas abordé les détails administratifs dans ses recommandations, j'interprète ses commentaires comme signifiant son approbation de nos procédures.

Sur le plan administratif, le juge Dubin faisait simplement référence, à la fin de son rapport, de loi C-40 qui avait été proposé précédemment par le gouvernement libéral et les procédures administratives qu'il contenait me semblent satisfaisantes.

Le comité consultatif ministériel formé par M. Pépin pour appliquer le rapport Dubin, et dont j'étais membre, a convenu qu'il devrait y avoir des rapports d'indépendance entre le Bureau et les enquêteurs. Il a en conséquence recommandé un statut spécifique et exclusif pour le directeur des enquêtes. Ce statut lui a été conféré par l'article 9 de la loi sur le DCSA et ce concept se retrouve aujourd'hui à l'article 10 du projet de loi.

La compétence exclusive du directeur des enquêtes n'empêche pas cependant le Bureau d'instituer des politiques générales d'enquêtes ou même de recommander

[Texte]

recommending specific further areas of investigation before completing a review of the draft report.

Mr. Thorneycroft this morning spoke to you about a procedure we gradually introduced at CASB, whereby in major cases the report would come earlier before the board members for their input and suggestions.

• 1540

The question of the administrative duties of the chairman has been raised and the argument has been made that the board should act as a board of directors having authority over the chairman.

I should first point out that the provisions of Bill C-2, as it is drafted now, reflect recent legislation such as that creating the National Transportation Agency and the Civil Aviation Tribunal, and in about exactly the same words.

In both cases the sole administrative authority is vested in the chairman or the vice-chairman. This is in accordance with long-established principles and practice relating to departments or departmental corporations, of which there was long talk this morning. I feel these principles relate directly to the principles of responsibility and accountability, which we find throughout government. Deputy ministers or deputy heads are totally and personally accountable to their responsible minister and to central agencies for all their operations and financial management.

Many aspects of this responsibility do not originate in the bill but are vested in the chairman as *persona designata* by the Public Service Commission or by Treasury Board under the Financial Administration Act.

Any change in this would, in my humble view, require fundamental changes in the general philosophy of government operations, as well as major amendments to various statutes.

I submit, personally, that board members' time should best be used to study and analyse investigation reports to arrive at appropriate conclusions, and to devise ways and means to prevent recurrences through adequate and valid safety recommendations.

Since Mr. Justice Dubin had recommended to proceed first with an aviation board and to postpone the inclusion of other modes, I was asked in 1983 to conduct a study on marine casualty investigations in Canada. I carried out this mandate by studying various Canadian and foreign legislation, by holding public hearings from St. John's to Vancouver and by prompting and receiving some 111 briefs.

My report was delivered in the summer of 1984. In it I strongly recommended the creation of a multi-modal

[Traduction]

des compléments d'enquêtes spécifiques avant de terminer l'examen d'un projet de rapport.

Monsieur Thorneycroft ce matin vous a parlé d'une procédure que nous avons progressivement introduite au BCSA et selon laquelle dans les affaires importantes le rapport parvient plus tôt aux membres du Bureau pour qu'il puisse apporter leur contributions et leurs suggestions.

La question des responsabilités administratives du président a été posée et selon certains le Bureau devra se comporter comme un conseil d'administration ayant autorité sur le président.

Permettez-moi de commencer par vous signaler que les dispositions actuelles du projet de loi C2 reprennent pratiquement le même langage que celui utilisé dans des mesures législatives récentes telles que celles créant l'Office nationale des transports et le Tribunal d'aviation civile.

Dans les deux cas le seul pouvoir administratif est conféré au président ou au vice-président. C'est conforme à une longue pratique de principes établis concernant les ministères ou les sociétés ministérielles dont il a été longuement question ce matin. À mon avis, ces principes sont liés directement au principe de responsabilité appliqué partout au gouvernement. Les sous-ministres sont entièrement et personnellement comptables de toutes leurs opérations et de leur gestion financière auprès de leurs ministres de tutelle et des agences centrales.

Maints aspects de cette responsabilité ne trouvent pas leur origine dans ce projet de loi mais sont conférés aux personnes comme personnes désignées par la Commission de la Fonction publique ou le Conseil du Trésor en vertu de la Loi sur l'administration financière.

À mon humble avis, toute modification nécessiterait des changements fondamentaux de la philosophie générale des opérations du gouvernement ainsi que des amendements importants de diverses législations.

Personnellement, j'estime que le temps des membres du Bureau serait le mieux utilisé à étudier et à analyser les rapports d'enquête pour parvenir à des conclusions appropriées et à trouver des moyens de prévenir des répétitions en proposant des recommandations de sécurité valables et adéquates.

Étant donné que le juge Dubin avait recommandé de commencer par un bureau de l'aviation et de reporter l'inclusion des autres modes, on m'a demandé en 1983 de réaliser une étude sur les enquêtes d'accidents maritimes au Canada. Pour ce faire, j'ai étudié diverses lois canadiennes et étrangères, j'ai tenu des audiences publiques de Saint-Jean à Vancouver et j'ai reçu communication de quelques 111 mémoires.

J'ai rendu mon rapport à l'été 1984. Dans celui-ci je recommandais fortement la création d'un bureau de

[Text]

safety board. I am very happy to see that the government has decided to proceed in this direction, and to include also railways and pipelines.

I should mention that of the numerous people who participated in the public hearings across the country and who sent briefs, the vast majority supported the creation of a multi-modal board, with some reservation, which I may mention a minute later.

I think there is a need, particularly on the marine side of things, for such a board. I am convinced that marine safety can be further advanced through investigations, particularly in the area of fishing vessels, where losses are numerous.

Perhaps I may quote an excerpt from a brief from Mobile Oil Canada, which at the time was under fire in the investigation of the *Ocean Ranger*:

Experience has shown that there is virtually no hazard or operation that cannot be overcome by practical safety measures. The future may introduce a type of unavoidable accident, but history indicates that practically all barriers can and will be surmounted.

On the other hand the acceptance by the marine community that the sea will continue to take its toll is totally unacceptable. A concerted effort by all concerned must be undertaken to reduce the loss of personnel and equipment.

One method we support to achieve this goal is to improve the investigative procedures related to marine accidents, and that was the tone of most briefs I received.

In another area, and although questions and jurisdiction of resources might be difficult to resolve, I would also strongly recommend that the new board examine the possibility of implementing a number of recommendations I made under the heading: "A National System for Improving the Safety of Recreational Boating Activities". This activity is the worst killer in Canada, yet the most neglected among the federally regulated modes of transportation.

I fully support Bill C-2 and I am prepared to answer questions. But before I do so, there is just one clause of the bill that you might wish to examine more closely for possible amendments. It is clause 24, which deals, among other things, with the publication of reports and of safety recommendations. Questions have been raised both in the House and here about the implementation of safety recommendations, particularly by the Department of Transport.

[Translation]

sécurité multidisciplinaire. Je suis très heureux de constater que le gouvernement a décidé de suivre cette direction et d'inclure également les chemins de fer et les pipelines.

Je veux ajouter que la grande majorité des nombreux participants à ces audiences publiques et des nombreux rédacteurs de mémoire appuyaient l'établissement d'un bureau multidisciplinaire avec quelques réserves sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure.

Je crois qu'un tel bureau est surtout indispensable pour le transport maritime. Je suis convaincu que la sécurité maritime peut être améliorée par des enquêtes, surtout pour les bateaux de pêche où les pertes sont nombreuses.

Vous me permettrez de citer un extrait d'un mémoire de Mobile Oil Canada qui à l'époque était vivement attaqué dans le cadre de l'enquête sur l'*Ocean Ranger*:

L'expérience montre qu'il n'y a virtuellement aucun danger ou risque qui ne puisse être surmonté par des mesures pratiques de sécurité. L'avenir nous réserve peut-être des petits accidents inévitables mais l'histoire nous montre que, pratiquement, tous les obstacles peuvent être et sont surmontés.

En revanche, que la communauté maritime accepte que la mer continue à lui faire payer son tribut est totalement inacceptable. L'effort concerté de tous les intéressés doit permettre de réduire les pertes de personne et de matériel.

Une méthode pour atteindre cet objectif qui a notre appui est d'améliorer les procédures d'enquête relatives aux accidents maritimes et c'était le ton de la majorité des mémoires qui m'ont été communiqués.

Dans un autre domaine, et bien que des questions et la juridiction des ressources puissent s'avérer difficile à résoudre, je recommanderais aussi fortement que le nouveau bureau étudie la possibilité d'appliquer un certain nombre de recommandations que j'ai regroupées dans une rubrique intitulée: «Système national d'amélioration de la sécurité des activités de navigation de plaisance». C'est l'activité responsable du plus grand nombre de morts au Canada et pourtant c'est la plus négligée parmi les modes de transport réglementés par le fédéral.

J'appuie entièrement le projet de loi C-2 et je suis prêt à répondre à vos questions. Cependant, auparavant, il y a à l'article de ce projet de loi que vous devriez peut-être examiner de plus près en vue de lui apporter peut-être certains amendements. Il s'agit de l'article 24 qui porte entre autres choses sur la publication des rapports et des recommandations de sécurité. Des questions ont été posées à la fois à la Chambre et ici au sujet de l'application des recommandations concernant la sécurité, tout particulièrement par le ministère des Transports.

[Texte]

[Traduction]

• 1545

At CASB we always have issued and still do issue recommendations publicly with a press release and distribution to both Houses and the press gallery. I am not aware that the responses of the minister within the stipulated 90 days, although being made available to the public, as required by the bill, were publicly issued and distributed except in a few instances. People question and forget about 90 days later that the recommendation was issued and what has come out of it. I would therefore suggest that clause 24 should provide for public issue, as opposed to making it available to the public.

In all cases at CASB the responses of the minister were reviewed by the board and written comments sent back to the minister, stating either our pleasure or our disagreement with the response, and I think in a few of its annual reports we did comment to Parliament that we were not satisfied with some of the minister's answers. And that is where I see that this committee, to which the annual report of the board stands permanently referred, should have maybe a higher role to play.

The Chairman: Thank you, Mr. Deschênes, for that very comprehensive overview of Bill C-2.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Mr. Chairman, I want to join you in thanking Mr. Deschênes for coming today and for giving us his testimony.

I have a number of questions for our witness, beginning with a question on two of the reports that were done during the course of the last number of years, one by the Canadian Bar Association, the other one by now Justice Sopinka, on the operation of the board. Of course the conclusions Mr. Sopinka came to and the conclusions the CBA arrived at are not consistent with what is now presented in the bill on the division or determination of responsibility of the chairman versus the board members.

You have said, Mr. Deschênes, you fully agree with Bill C-2. What conclusion have you arrived at in examining Mr. Sopinka's, or for that matter the CBA's, recommendations that would lead you to reject them?

Mr. Deschênes: First of all, about the CBA, I have read the documentation. It does not appear they are full CBA recommendations. They are working papers sent to CBA. I think you were there at the time of the previous bill on the CASB. The CBA had had meetings and had submitted formal recommendations, which was not the case in this instance.

About Mr. Sopinka, at times I wonder about the consistency of his views, particularly when I look at page 6 of his report. He says:

Au BCSA nous avons toujours publié et nous continuons à publier des recommandations accompagnées d'un communiqué de presse destiné à être distribué à la fois auprès des deux Chambres et des membres de la tribune de presse. Par contre je ne crois pas que les réponses du ministre qui doivent être publiées et communiquées au public dans les 90 jours suivant comme le requiert le projet de loi, l'ait été sauf dans de rares cas. Les gens posent des questions mais 90 jours plus tard ils ont oublié qu'une recommandation a été publiée et ne savent pas quelle suite lui a été donnée. Je recommanderais en conséquence que l'article 24 prévoit la publication systématique de la réponse du ministre plutôt que sa simple communication sur des membres.

Dans tous les cas au BCSA les réponses du ministre étaient examinées par le Bureau et des commentaires écrits lui étaient renvoyés exprimant notre satisfaction ou notre mécontentement selon le cas, et je crois que dans quelques-uns de nos rapports annuels nous avons communiqué au Parlement notre insatisfaction devant certaines des réponses du ministre. C'est sur ce plan, qu'à mon avis, votre comité qui étudie de manière systématique les rapports annuels du Bureau devrait peut-être jouer un rôle plus actif.

Le président: Merci, monsieur Deschênes, de ce tour d'horizon très exhaustif du projet de loi C-2.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Monsieur le président, je tiens à me joindre à vous pour remercier M. Deschênes d'être venu témoigner devant nous aujourd'hui.

J'ai un certain nombre de questions à poser à notre témoin et pour commencer une question sur deux des rapports qui ont été rédigés au cours des dernières années, un par l'Association du Barreau canadien et l'autre par le juge Sopinka sur le fonctionnement du Bureau. Bien entendu les conclusions de M. Sopinka et les conclusions de l'ABC ne concordent pas avec ce qui nous est proposé dans ce projet de loi sur le partage ou la définition des responsabilités du président et des membres du Bureau.

Vous dites, monsieur Deschênes, être totalement d'accord avec le projet de loi C-2. Quelles sont les conclusions de votre examen des recommandations de M. Sopinka ou, d'ailleurs, de celles de l'ABC, qui vous ont incitées à les rejeter?

M. Deschênes: Premièrement, au sujet de l'ABC, j'ai lu les documents. Ce ne sont pas à proprement parler des recommandations de l'ABC. Il s'agit de documents de travail envoyés à l'ABC. Je crois que vous étiez là lors de l'étude du projet de loi précédent sur le BCSA. L'ABC avait tenu des réunions et avait soumis des recommandations officielles ce qui n'était pas le cas dans ce cas-ci.

Pour ce qui est de M. Sopinka, de temps à autre je me pose des questions sur la logique de ce qu'il exprime surtout quand je considère la page six de son rapport. Il dit:

[Text]

Although the appointment and supervision of the investigators and other staff and the conduct of investigators would be delegated to the chairman and directors of accident investigation respectively. . .

—that is in the bill—

... these functions would be performed under the general policies and procedures adopted by the board.

That is in the bill too. Then he goes on in much more detail and seems to contradict that view.

But as I have said, there are two aspects, the two philosophical difficulties that have been raised. The one is the role of the director of investigation and the second is the role of the chairman. I have spoken to these in my short brief here.

When I met Mr. Sopinka, the young lawyer with him asked why I did not see that as a corporate board of directors. I informed him then about the restrictions of the Financial Administration Act and the other acts, with which he was not totally familiar. As a matter of fact, you will see annexed to his report that he had to request outside opinions from the Department of Transport on these issues. On the other hand, if you are to look at the corporate board of directors structure, then you are talking about—excuse the expression—a total different kettle of fish.

• 1550

Mr. Tobin: We understand that expression very well in Newfoundland.

Mr. Deschênes: Yes.

An hon. member: And Nova Scotia.

Mr. Deschênes: Directors on boards, first of all, are elected by shareholders. They are there at pleasure. They are elected annually, and they can be removed in many instances when you have just one shareholder. Furthermore, directors, under the Corporations Act, have personal liability, for which they mostly ensure themselves or have to face lawsuits and what not. In this case, I feel that, under the existing legislation of the central agencies at least, the sole liability rests with the chairman. He is totally accountable for the operations of the board and he has to abide by directives. They speak of general policies by the board, but you should look at the policies Treasury Board issues—piles that high all the time. These are the policies you have to follow. In the hiring of people, the competition system you have to follow, your hands are tied. You are not that free.

Mr. Tobin: Is it a question of saying that, under the current Financial Administration Act and the

[Translation]

Bien que la nomination et la surveillance des enquêteurs et d'autres membres du personnel et la conduite des enquêteurs soient déléguées au président et au directeur d'enquête sur les accidents respectivement. . .

—C'est dans le projet de loi—

... ces fonctions seraient exercées en vertu des politiques et des procédures générales adoptées par le bureau.

C'est également dans le projet de loi. Il poursuit en entrant dans le détail et semble contredire ses points de vue.

Mais comme je l'ai déjà dit, il y a deux aspects, les deux difficultés d'ordre philosophique déjà évoquées. La première est le rôle du directeur des enquêtes et la deuxième le rôle du président. J'en parle dans cette petite déclaration.

Lorsque j'ai rencontré M. Sopinka, le jeune avocat qui l'accompagnait m'a demandé pourquoi je ne considérais pas cette assemblée comme un conseil d'administration. Je l'ai informé des restrictions imposées par la Loi sur l'administration financière et les autres lois qu'il ne semblait pas bien connaître. Vous pourrez d'ailleurs constater qu'il signale en annexe à son rapport qu'il lui a fallu demander des opinions externes au ministère des Transports sur ces questions. D'autre part, si l'on veut parler de structures de conseils d'administration de société, ce n'est plus du tout, si vous voulez, la même histoire.

M. Tobin: Nous comprenons très bien cette expression à Terre-Neuve.

M. Deschênes: Oui.

Une voix: Et en Nouvelle-Écosse.

M. Deschênes: D'abord les administrateurs du Conseil sont élus par les actionnaires. Ils sont élus une fois par an, à titre amovible, et ils peuvent être destitués, dans bien des cas, lorsqu'il n'y a qu'un seul actionnaire. En outre, en vertu de la Loi sur les corporations, les directeurs ont une responsabilité personnelle, et la plupart d'entre eux prennent une assurance pour ne pas avoir à faire face à des poursuites judiciaires. Dans le cas présent, j'estime qu'en vertu de la loi actuelle, du moins en ce qui concerne les organismes centraux, l'entière responsabilité incombe au président. Il est entièrement responsable des activités du Bureau et il doit se conformer à des directives. Le Bureau émet des politiques générales, mais vous devriez voir le nombre incroyable de politiques que le Conseil du Trésor émet. Ce sont ces politiques qu'il faut respecter. Lorsque nous voulons embaucher des gens, il faut se conformer à des méthodes de sélection parfois de concours, ce qui fait que nous avons les mains liées. Nous ne sommes pas libres.

M. Tobin: Vous voulez dire que la structure ou la division actuelle des responsabilités est davantage le

[Texte]

requirements of that act and the practices of, as you just said, Treasury Board and the regulations regularly published by Treasury Board, the current structure or division of responsibility is more a child of current and past practice than necessarily the result of consideration of what would give us the most effective accident investigation safety board? I am trying to understand whether you are saying that you support—

Mr. Deschênes: I am not understanding that last part.

Mr. Tobin: I guess what I am saying is this: are you saying that Bill C-2 as currently structured in terms of division of responsibilities between the board and the chairman is something you support because it is the only thing possible under the current constraints under which we operate; namely, the Financial Administration Act? We just talked about Treasury Board directives. So are you saying that you support it because it is all that is possible, or because it is, in the perfect world, and given an absolutely free hand, the kind of structure that makes the most sense?

Mr. Deschênes: I would say both. I think it falls within the present structures of government. I hold very strongly to the view that there should be total separation between the board and the investigators; otherwise, you would not have a truly impartial tribunal. So that dictates to you the *modus operandi*, from which you cannot get out.

If I could compare, for instance, the NTSB in the United States, they do not have exactly the same points as we have, but there the board is not involved in the administration at all and the chairman is involved, but not that much, by way of regulations passed by the U.S. Senate. All his powers, or 99% of them, have been delegated to the executive director. So the chairman is also in an arm's-length relationship with the staff.

Mr. Tobin: You raise in your submission the question of marine casualties. In fact, you say quite directly—this was information that I was not aware of, at least not in this startling form—that recreational boating activities are the worst killer and yet the most neglected amongst the federally regulated modes of transportation. Do I take from that it is a bigger killer than aviation disasters and other means of transportation?

Mr. Deschênes: Yes. There again it is so neglected that there are no formal statistics on recreational boating deaths, but the Red Cross has advanced figures of between 300 and 400 per year. The fatalities in air run roughly around 100 usually.

Mr. Tobin: We know that under the Canada Shipping Act there is some provision for regulation of recreational boating, if not accident investigation. Are you recommending to this committee, given that the numbers involved are quite startling relative to other modes of

[Traduction]

résultat de l'actuelle Loi à jour sur l'administration financière, des exigences de cette loi et, comme vous venez de le dire, du Conseil du Trésor et des règlements qu'il émet régulièrement, plutôt que d'un examen destiné à trouver le conseil le plus efficace possible? J'essaie de comprendre si vous dites que vous appuyez. . .

M. Deschênes: Je ne comprends pas cette dernière partie.

M. Tobin: Voulez-vous dire que vous êtes d'accord avec le Projet de loi C-2 sur la façon dont les responsabilités sont divisées entre le Bureau et le président parce que c'est la seule façon possible de les diviser étant donné les restrictions actuelles, entre autres, la Loi sur l'administration financière? Nous venons tout juste de parler des directives du Conseil du trésor. Voulez-vous dire que vous êtes d'accord parce que c'est la seule solution possible, ou parce que dans un monde parfait où vous auriez entière liberté, ce genre de structure est celle qui est la plus logique?

M. Deschênes: Je dirais les deux. Je pense qu'elle correspond aux structures actuelles du gouvernement. Je suis convaincu qu'il devrait y avoir séparation totale entre le Bureau et les enquêteurs; autrement, nous n'aurions pas un tribunal vraiment impartial. Pour conséquent, nous ne pouvons échapper à ce *modus operandi*.

Permettez-moi d'établir une comparaison avec le NTSB aux États-Unis. Sa structure n'est pas exactement la même que la nôtre, mais là-bas, le bureau ne s'occupe absolument pas des questions administratives et le Président s'en occupe un peu, conformément aux règlements adoptés par le Sénat américain. Tous ces pouvoirs, où 99 p. 100 ont été délégués au directeur exécutif. Le Président a donc également un rapport d'indépendance avec le personnel.

M. Tobin: Dans votre mémoire, vous soulevez la question des accidents maritimes. En fait, vous dites, sans détour, que la navigation de plaisance fait le plus grand nombre de victimes et ce mode de transport est le plus négligé parmi les modes de transport réglementés par le gouvernement fédéral. Je n'étais pas au courant de cette situation, du moins je ne pensais pas que la situation était aussi alarmante. Dois-je comprendre que la navigation de plaisance fait davantage de victimes que les accidents d'avion et que tous les autres modes de transport?

M. Deschênes: Oui. Ce secteur est tellement négligé qu'il n'existe aucune statistique officielle sur les victimes de la navigation de plaisance, mais la Croix-rouge a laissé entendre qu'il y en avait entre 300 et 400 par an. Le transport aérien fait environ 100 victimes par an.

M. Tobin: Nous savons que la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit la réglementation de la navigation de plaisance sinon une enquête en cas d'accident. Recommandez-vous à notre Comité en raison du nombre alarmant d'accidents par rapport aux autres

[Text]

transportation, that we ought to be looking at including recreational boating under the auspices of this bill?

Mr. Deschênes: I think it is already covered. It is a matter of—

Mr. Tobin: Is it?

Mr. Deschênes: —having the resources. . . Well, that is my view, that the federal government has jurisdiction over all boating activities in Canada. It is admitted that it could exercise that jurisdiction, but the cost is difficult and—

Mr. Tobin: But is the wherewithal there to do anything about it? We have the jurisdiction in a great many areas.

Mr. Deschênes: In practice, though, the provinces have taken over part of the burden. The only regulation existing about boating is one about safety equipment on small boats, and that regulation is not administered by the federal government; it is delegated to any peace officer. Therefore, it is handed back to the provinces.

• 1555

In my study I have a number of recommendations where I suggest a good part of the operation would have to be handled by the provinces in any event. I know that can raise issues of transfer of funds and what not. I think something could be done by the board, starting gradually, with the co-operation of the provinces. At my hearings, I had provincial representatives and police officers, and they were all ready to co-operate, I can assure you.

Mr. Tobin: Mr. Deschênes, as the last point in your presentation you say:

The Board has no enforcement powers except that in its annual reports to Parliament CASB can and did openly comment with respect to some of these unsatisfactory answers.

Presumably, those came back from the minister or the Department of Transport. Of course, you preface that comment by making a recommendation specifically with respect to clause 24 and the publication of recommendations, rather than just merely making that information available to the public. It brings to mind the whole question of the icing warning on or about the time of the Dryden crash.

You point out you have no other powers other than to report to Parliament. Does a multi-modal accident investigation board need to have, for want of a better word, other powers or their means to bring pressure or to see some accountability flowing out of all the work and subsequent recommendations of the board? Should there be some other means that make it difficult for people not to comply with recommendations that have been arrived

[Translation]

modes de transport, que nous devrions envisager d'inclure la navigation de plaisance dans le présent projet de loi?

M. Deschênes: Je pense qu'elle est déjà comprise. C'est une question. . .

M. Tobin: L'est-elle?

M. Deschênes: . . . d'avoir les ressources. . . J'estime que toutes les activités de navigation au Canada relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. On admet que le gouvernement fédéral puisse exercer cette juridiction, mais le coût pose un problème et. . .

M. Tobin: Mais a-t-il les moyens de faire quelque chose? Nous avons la compétence dans un très grand nombre de domaines.

M. Deschênes: En pratique, cependant, les provinces vont assumer une partie du fardeau. Le seul règlement qui existe au sujet de la navigation porte sur l'équipement de sécurité sur les petites embarcations, et ce règlement n'est pas administré par le gouvernement fédéral; il relève de n'importe quel agent de la paix. Par conséquent, cette responsabilité est confiée aux provinces.

Mon étude comporte un certain nombre de recommandations selon lesquelles une bonne partie des activités devrait relever des provinces quoi qu'il en soit. Je sais que cela peut soulever des questions relatives aux transferts de fonds et autres. Je pense que le Bureau pourrait faire quelque chose, progressivement, en collaboration avec les provinces. Des représentants des provinces et des agents de police ont participé à mes audiences, et je peux vous assurer qu'ils étaient tous prêts à collaborer.

M. Tobin: M. Deschênes, le dernier point que vous soulevez dans votre exposé est le suivant:

le Bureau n'a aucun pouvoir de sanction, sauf que dans ses rapports annuels au Parlement, le BCSA peut et a effectivement fait ouvertement des commentaires relativement à certaines de ces réponses qui étaient insatisfaisantes.

Je présume qu'il s'agit de réponses provenant du ministre ou du ministère des Transports. Évidemment, vous faites précéder ce commentaire d'une recommandation relative à l'article 24, c'est-à-dire que les recommandations plutôt que tout simplement le rapport soient publiées. Cela me rappelle toute la question de l'avertissement de givre à peu près au moment de l'écrasement à Dryden.

Vous soulignez que votre seul pouvoir est celui de faire rapport au Parlement. Un bureau d'enquêtes sur les accidents multi-modal devrait-il avoir d'autres pouvoirs, ou d'autres moyens de pression pour faire en sorte que l'on donne suite à ces recommandations? Devrait-il y avoir d'autres moyens pour qu'il soit difficile aux gens de ne pas donner suite aux recommandations auxquelles le Bureau est arrivé après s'être longuement penché sur la

[Texte]

at after a great deal of work, and presumably after some disaster has occurred?

Mr. Deschênes: If you are thinking in terms of enforcement powers in any way, shape or form—

Mr. Tobin: Not necessarily enforcement powers but perhaps other means of accountability to make it more difficult for the affected federal agencies and, for that matter, the minister to ignore or not act upon the recommendations of the multi-modal accident investigation board with proper haste.

Mr. Deschênes: In matters of that nature, I am a firm believer in public opinion. The question is to arouse public opinion, and I think that can be done through Parliament and the media, of course. If proper information is given out, I think action will be taken, or the reasons why not will be explained.

The Chairman: Before we proceed, so members can get an idea of the parameters of the committee this afternoon, and it may be an optimistic thought of the Chair in view of other things, the Chair is suggesting we look to 5 p.m. That means we will perhaps get to 5.30 p.m. I just wonder if 5 p.m. is unreal, in view of the completeness of the brief we have heard, the type of questions we have started with, and the answers that go directly to the questions.

So far, we have not heard about tomorrow, Mr. Tobin, whether it is accommodating, and we are doing this in a very open way. It is the thought of the Chair, and this is very definite, that we move into this and continue this week. If we are not able to have a hearing tomorrow with the board members, as mentioned this morning, then it is the thought of the Chair that we continue with the board members on Thursday and set back the association witnesses who are in town anyway.

Quite frankly, it may be that Thursday morning gives us more time than Wednesday afternoon. I am in the hands of the committee. You can continue, Mr. Angus, as you reflect on those thoughts.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, perhaps at the end of the session today, whether it is 5 p.m., 5.15 p.m., or 5.30 p.m. we could have a quick steering committee to sort that out. I think that might be the best way to go.

Mr. Deschênes, thank you for agreeing to come before the committee to give us your views on what you think should happen with the new bill and to respond to our questions. I know you were here this morning, and you heard a number of exchanges between Mr. Thorneycroft and members of the committee over some of the historical matters; in particular, what came down to a description of a philosophical debate, if you like, within the board as to the role of the board. Obviously, that situation was in place when Mr. Thorneycroft became chairman. I know it had to start when you were chairman. I am wondering if you can very briefly outline for the committee... because if it is a structural problem within Bill C-2 which would lead to the same thing re-occurring, part of what we want

[Traduction]

question et, peut-être même, après qu'un désastre se soit produit?

M. Deschênes: Si vous pensez à un pouvoir de sanction quel qu'il soit...

M. Tobin: Pas nécessairement ce genre de pouvoir, mais peut-être d'autres moyens tels qu'il serait plus difficile que les organismes fédéraux et le ministre ne tiennent pas compte des recommandations du Bureau d'enquêtes sur les accidents multi-modaux ou n'y donnent pas suite assez rapidement.

M. Deschênes: En ce qui concerne ce genre de questions, je crois fermement en l'opinion publique. Il s'agit de sensibiliser la population, ce qui peut être fait par l'intermédiaire du Parlement et des médias, bien sûr. Si le public est bien informé, je pense que des mesures seront prises, ou on expliquera pourquoi aucune mesure n'a été prise.

Le président: Avant de continuer, les membres du comité voudront peut-être avoir une idée de l'heure à laquelle nous leverons la séance. Il serait peut-être trop optimiste de ma part de proposer de lever la séance à 17 heures, 17h30 serait peut-être plus réaliste, étant donné le mémoire très complet que nous avons devant nous, le genre de questions et les réponses que nous avons eues jusqu'à présent.

M. Tobin, nous ne savons pas encore si la rencontre prévue pour demain avec les membres du Bureau leur convient. Je suis convaincu que nous devons continuer cette semaine. Si nous ne pouvons tenir d'audiences demain avec les membres du Bureau, comme nous l'avons mentionné ce matin, alors je pense que nous devrions tenir cette audience jeudi et reporter le témoignage des membres de l'Association qui sont sur place, de toute façon.

Franchement, nous aurons peut-être davantage le temps jeudi matin que mercredi après-midi. Je m'en remets au comité. Vous pouvez continuer, M. Angus, tout en réfléchissant à ce que je viens de dire.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, le comité directeur pourrait peut-être se réunir rapidement à la fin de la séance de cet après-midi, à 17 heures, 17h15 ou 17h30 pour régler cette question. Ce serait à mon avis la meilleure chose à faire.

M. Deschênes, merci de comparaître devant le Comité pour nous faire part de votre point de vue sur le nouveau Projet de loi et pour répondre à nos questions. Je sais que vous étiez ici ce matin et que vous avez entendu un certain nombre d'échanges entre M. Thorneycroft et les membres du Comité sur certaines questions historiques, en particulier, lorsqu'il a été question d'une description d'un débat philosophique—si vous voulez, au sein du Bureau—quant au rôle du Bureau. Cette situation existait déjà lorsque M. Thorneycroft était devenu président. Je sais que cela a dû commencer alors que vous étiez président. Pouvez-vous expliquer brièvement au comité... car s'il s'agit d'un problème de structure du Projet de loi C-2 qui pourrait faire que le même genre de chose se reproduise,

[Text]

to do is to try to avoid that. If it is otherwise, then I think we have to know that.

• 1600

Could you therefore very briefly walk us through how it evolved that it was not just a split in terms of how a particular investigation should be carried out or whether the decisions were crooked, but how that philosophical debate started at the board?

Mr. Deschênes: It is hard to pinpoint exactly how it started and what happened. I guess it was a gradual process which started out, if I can remember correctly, with respect to administrative powers.

Mr. Angus: And when you say administrative powers...?

Mr. Deschênes: The powers of the chairman as opposed to the powers of the board with respect to administrative matters.

It had been debated before, but I remember that the first formal motion presented by two members to the board in this respect, which I disallowed, was a motion whereby the board would appoint or delegate or designate two of its members to go and follow a symposium in Portugal or something.

I started explaining that these powers were restricted. As a matter of fact, you may be aware that foreign travel can be authorized only by a minister. Some ministers have agreed to delegate that authority, but some have not. When I started out Mr. Axworthy would not delegate the authority. I had to get his personal authorization for every foreign travel; subsequently Mr. Mazankowski and Mr. Crosbie delegated the authority. However, I was fully accountable for it. I said that if I am accountable, I will make the decision, that I will not have the board force me into a situation with which I may or may not agree. This was the type of thing that started out.

The other philosophical thing, of course, was the question of separation of the director of investigation. Some members felt that they should be directly involved in the investigation. Others who disagreed with the philosophy did not want to go on the side but sort of said they would like to reduce that separation and would like to have authority over the director of investigation—hire him, fire him.

There again, it is said that the chairman hires the director of investigation. To a degree that is true, but in effect it is the Public Service Commission which hires him. He has to go through the competition process. Of course I made recommendations when the competition was on. A number of people were in there, so I made a recommendation and the Public Service Commission approved it. The final decision was theirs.

[Translation]

ce que nous voulons essayer d'éviter. Si ce n'est pas le cas, alors il faut que nous le sachions.

Par conséquent, pouvez-vous nous expliquer brièvement comment a commencé tout ce débat philosophique au Bureau, qui allait plus loin qu'une simple différence d'opinions pour ce qui est de la façon dont une enquête devrait être effectuée ou si oui ou non, les décisions qui ont été prises étaient les bonnes?

M. Deschênes: Il est difficile de dire exactement comment tout cela a commencé et ce qui s'est passé. Si j'ai bonne mémoire, c'est un processus graduel qui a commencé relativement aux pouvoirs administratifs.

M. Angus: Et lorsque vous dites pouvoirs administratifs...?

M. Deschênes: Les pouvoirs du président par opposition aux pouvoirs du Bureau en ce qui concerne les questions administratives.

On en avait déjà discuté auparavant, mais je me rappelle que la première motion officielle présentée par deux membres du conseil à cet égard, que j'ai rejetée d'ailleurs, proposait que le Bureau nomme ou délègue ou désigne deux de ses membres pour assister à un symposium au Portugal.

J'ai commencé à expliquer que ces pouvoirs étaient restreints. En fait, vous savez peut-être que seul un ministre peut autoriser un voyage à l'étranger. Certains ministres ont accepté de déléguer ce pouvoir, mais d'autres non. Au début de mon mandat, M. Axworthy ne voulait pas déléguer le pouvoir. Je devais obtenir son autorisation personnelle pour chaque déplacement à l'étranger; par la suite, M. Mazankowski et M. Crosbie ont délégué ce pouvoir. Cependant, j'en étais pleinement responsable. J'ai dit que si je devais être responsable, je prendrais la décision, que je ne laisserais pas le Bureau me mettre dans une situation avec laquelle je ne suis peut-être pas d'accord. Voilà en quelque sorte comment tout cela a commencé.

Il y avait également la questions de la séparation du directeur et de l'enquête. Certains membres estimaient qu'ils devaient participer directement à l'enquête. D'autres qui n'étaient pas d'accord avec la philosophie ne voulait pas être totalement écartés mais disaient plutôt vouloir réduire cette séparation et exercer une certaine autorité vis-à-vis du directeur de l'enquête—l'embaucher, le renvoyer.

Encore une fois, on dit que le président embauche le directeur de l'enquête. Cela est vrai dans une certaine mesure, mais en fait c'est la Commission de la Fonction publique qu'il l'embauche. Il doit se présenter à un concours. Évidemment, j'ai fait des recommandations lors de ce concours. Plusieurs personnes se sont présentées, de sorte que j'ai fait une recommandation, et la Commission de la Fonction publique l'a approuvée. Mais la décision finale leur appartenait.

[Texte]

Major appointments are also part of that competition process. When we have a competition on those appointments, usually a Public Service Commission person is sitting in on the competition. That is how it evolved.

Now, coming back to the bill. If the bill is passed as is and is accepted, I think many of the difficulties that were there before will be resolved. There were ambiguities in the previous act about the duties of the chairman vis-à-vis the board. Those ambiguities apparent to me are resolved; they are resolved in favour of the chairman, that is, but they are resolved in this bill.

The role and duties of the members of the board, especially their role with respect to reports, were not really defined in the previous act. Now this act says they review the reports presented by investigators. They can disagree or act, ask anything about them, but their job is to work at a distance from the investigators or the directors of investigation. I think it is resolved to that extent, but some people may not agree with the philosophy that has led to this result.

• 1605

Mr. Angus: You said in an answer to Mr. Tobin that you believed there was a real need to have a separation between the board and the investigation. Do I take it that what you are saying is you did not see individual board members, or the board as a collective, going out and directly investigating a particular accident? But do you see the board having a very clear role in, if you like, directing or redirecting the director of investigations as to how either that particular accident should be investigated or how as a policy certain types of accidents should be investigated?

Mr. Deschênes: Yes, I can easily see that. For instance, we had a manual of investigations that keeps getting updated, and these updatings every six months were submitted to the board for comments or whatever.

Now, about the involvement of board members individually, I am definitely opposed to it, because then that person places himself in a position of conflict. The board collectively I could see. In some instances we had regular briefings from experts. Whenever a special problem was raised we would call an expert, if need be. Or our going as a group to the lab to look at wrecks and pieces, sure. But my position was always I would not allow individual board members to act as quasi-investigators. If something is done the full board goes.

Mr. Angus: How often would you have had a request either formally or informally for an individual board

[Traduction]

Les principales nominations se font également par voie de concours. Lorsque nous avons un concours pour ces nominations, habituellement l'un des membres du jury de sélection est un représentant de la Commission de la Fonction publique.

Revenons maintenant au projet de loi. S'il est adopté dans sa forme actuelle, je pense qu'un bon nombre des problèmes qui existaient auparavant seront résolus. La loi actuelle comporte certaines ambiguïtés concernant les fonctions du président vis-à-vis du Bureau. Il me semble que le présent projet de loi dissipe ces ambiguïtés, et ce, à l'avantage du président.

Le rôle et les fonctions des membre du Bureau particulièrement le rôle en ce qui concerne les rapports, ne sont pas réellement définis dans la loi actuelle. Le projet de loi stipule qu'ils examinent les rapports présentés par les enquêteurs. Ils peuvent ne pas être d'accord ou prendre des mesures, demander n'importe quoi à ce sujet, mais leur travail consiste à traiter à distance avec les enquêteurs ou les directeurs de l'enquête. Je pense que le problème est résolu dans cette mesure, mais certaines personnes ne sont peut-être pas d'accord avec la philosophie qui a mené à ce résultat.

M. Angus: En réponse à M. Tobin, vous avez dit qu'à votre avis, il était réellement nécessaire qu'il y ait séparation entre le Bureau et l'enquête. Voulez-vous dire qu'un membre du Bureau individuellement ou le Bureau collectivement, ne devrait pas participer exactement à l'enquête sur un accident particulier? Mais croyez-vous que le Bureau a un rôle très clair à jouer, si vous voulez, pour diriger ou rediriger le directeur des enquêtes sur la nécessité de faire enquête sur un accident particulier, ou pour décider quel genre d'accident devrait faire l'objet d'une enquête?

M. Deschênes: Oui, je peux facilement imaginer ce rôle. Par exemple, nous avons un manuel d'enquête qui est mis à jour régulièrement, et tous les six mois, ces mises à jour sont présentées au conseil entre autres pour commentaires.

Pour ce qui est de la participation des membres du Bureau à titre individuels, je m'y oppose fermement, car alors cette personne se retrouverait en situation de conflit. Je pourrais envisager la participation du Bureau collectivement. Dans certains cas nous avons eu régulièrement des séances d'information de la part d'experts. Chaque fois qu'un problème spécial était soulevé, nous faisons venir un expert au besoin. Le groupe pouvait également se rendre au laboratoire pour examiner certaines pièces, bien sûr. Mais j'ai toujours été d'avis que je ne devais pas permettre aux membres individuels du Bureau d'agir à titre de quasi-enquêteurs. Si quelque chose doit-être fait, tous les membres du Bureau participent.

M. Angus: Vous est-il arrivé souvent de recevoir une demande officielle ou officieuse pour qu'un membre

[Text]

member to go to a site and perform as an investigator? I do not need specific numbers, but perhaps you could give us a magnitude.

Mr. Deschênes: Not often really. I remember a discussion when I finally agreed that we would try out not having a board member as an investigator but merely as an outside observer. I left before that occurred. That is an agreement I made with them; that we would try it and see how it works. I do not know if it has been done with exact rules for that board member to follow on the site where I wanted him to be totally independent again.

Mr. Angus: This morning towards the end of our discussion with Mr. Thorneycroft I raised the question of what happens with the new board if there is a fairly major disagreement about a particular accident within the board; that you end up having a 3-2 decision, assuming it stays at a five-member board.

Given what has happened with the CASB and the whole confidence level that the board seemed to lose in terms of the public, do you think we should build in—and as I mentioned this morning, I do not know the specific answer—some kind of appeal mechanism that in the event it is a fundamental disagreement, either in terms of the investigative process or of the findings, it has to go to another level? Also keep in mind that the feeling around part of this table at least, not all of it, is questioning whether or not we should separate the board from the Minister of Transport.

Mr. Deschênes: I am not sure I understand your question. The question of the minister responsible is not a question.

Mr. Angus: No.

Mr. Deschênes: That is not the one you want me to—

Mr. Angus: Specifically, do we need an appeal mechanism if the board has a fundamental disagreement?

Mr. Deschênes: I would say this. The Supreme Court of Canada will come down with a 5-4 judgment. It is the last court of appeal. There would be no use in having a further appeal.

But in our case it is not really a decision that is rendered. It is findings of fact that can raise problems related to safety that you have to correct. That is the unfortunate aspect of it. I know that people will tend to equate the report to causal findings which attack someone, where there is a culprit who must be punished. That is not the purpose.

• 1610

I was against a decision to have the final cause findings, which decision was implemented in the last year or two—

[Translation]

individuel du Bureau se rende sur les lieux et enquête? Il n'est pas nécessaire de me donner un chiffre précis, mais peut-être pourriez-vous nous donner une idée de la fréquence de telles demandes.

M. Deschênes: Cela n'est pas arrivé souvent en réalité. Je me rappelle une discussion où j'ai finalement accepté que nous allions essayer d'envoyer un membre du Bureau non pas comme enquêteur, mais tout simplement comme observateur. Je suis parti avant que cela ne se produise. C'est une entente que j'ai conclue avec eux; que nous en ferions l'essai pour voir comment cela fonctionnerait. Je ne sais pas si cela s'est fait en respectant les règles exactes que je préconisais, c'est-à-dire que le membre du Bureau devait demeurer tout à fait indépendant.

M. Angus: Ce matin, vers la fin de notre discussion avec M. Thorneycroft, j'ai demandé ce qui arriverait s'il y avait un désaccord assez important au sujet d'un accident particulier au sein du Bureau; si une décision était prise à trois contre deux, en supposant que le nombre de membres du nouveau Bureau reste à cinq.

Étant donné ce qui s'est produit au BCSA qui semble avoir perdu la confiance de la population, croyez-vous que nous devrions prévoir—et je l'ai mentionné ce matin, je ne connais pas la réponse exacte—un genre de mécanisme d'appel au cas où il y aurait un désaccord fondamental sur le plan du processus d'enquête ou sur les conclusions? N'oubliez pas non plus qu'une partie des membres de notre comité se demande si nous devrions pas séparer le Bureau du ministre des Transports.

M. Deschênes: Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question. Le fait que le ministre soit responsable ou non n'est pas en question.

M. Angus: Non.

M. Deschênes: Ce n'est pas ce que vous voulez que je...

M. Angus: Je veux savoir exactement si nous avons besoin d'un mécanisme d'appel au cas où il y aurait désaccord fondamental au sein du Bureau?

M. Deschênes: Ecoutez, la Cour suprême du Canada rendra sa décision à cinq contre quatre. C'est la dernière cour d'appel. Il serait inutile d'avoir un autre appel.

Mais dans notre cas, ce n'est pas vraiment une décision qui est prise. Il s'agit plutôt des conclusions d'une situation qui peut poser certains problèmes liés à la sécurité et qu'il faut corriger. C'est ce qui est malheureux. Je sais que certains auront tendance à confondre ce rapport avec des conclusions causales qui mettent en cause quelqu'un, qui désigne un coupable qui doit être puni. Ce n'est pas le but de l'opération.

J'étais contre une décision de conclusion de cause finale appliquée depuis un an ou deux—le bureau a voté

[Texte]

I lost that vote at the board—because I much prefer the previous way of doing things where we had cause-related findings and non cause-related findings. I can assure you that just having that instead of having a probably cause finding, it is much less divisive and it is much more productive, and from those you can extract safety problems which need correction. If you have a dissenting opinion, all right. If you have a majority report, the majority if it has found safety deficiencies can make recommendations in respect of them.

Even then it does not mean that the dissenting members will be against a recommendation. They could be in disagreement with the report but they could agree with the safety recommendation. The end product is the safety recommendation, not the causal finding.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Malone.

Mr. Malone (Crowfoot): I wish also to welcome Mr. Deschênes and express that we appreciate his testimony very much. When you call upon investigators to investigate accidents, the principal source of those investigators is the Department of Transport. I would like to ask whether you see any difficulty with the source of those investigators and, if you do find difficulty with that, if there another pool of investigators who are capable and trained within the country who would be able to respond to the kind of investigation that is required.

Mr. Deschênes: I must disagree with your statement that the Department of Transport is practically the sole source. When we started up, we were bound to accept as our staff or to offer positions to the Department of Transport investigators who had those jobs before, which we did. So we started out with a basic complement of x Department of Transport investigators. Another big source of investigators is the military and we have been accused of having at times too many military people. We have gone outside those to industry as much as possible but if you look, for instance, at pilots, who earn over \$100,000 at Air Canada, you cannot hire them at \$40,000 or \$50,000 in the board so it is difficult in some instances.

We have also started exchanges, and it is profitable, with other countries and TSB, Australia. There are two I think now from Australia for two or three years within the board, and that is helpful.

In certain areas we can go outside. You have the investigators who go on the site, the operational people, the mechanics, the pilots, but you also need a lot of engineering capability at the lab. These come from all over the place. They started a medical section and I think there is one who came from Health and Welfare, and they

[Traduction]

contre moi—car je préfère la façon dont nous procédions auparavant, à savoir que nous avions des conclusions liées aux causes et des conclusions non liées aux causes. Je peux vous assurer qu'avoir simplement cela au lieu d'une conclusion de cause probable est beaucoup moins diviseur, beaucoup plus productif et, en plus, vous pouvez en extraire des problèmes de sécurité qui nécessitent correction. En cas d'opinion dissidente, très bien. En cas de rapport majoritaire, cette majorité, si elle a constaté des lacunes sur le plan de la sécurité, peut faire des recommandations.

Cela ne veut pas dire pour autant que dans un tel cas, les membres dont l'opinion est dissidente soient contre la recommandation. Ils peuvent être en désaccord avec le rapport, mais ils peuvent être d'accord avec la recommandation concernant la sécurité. Le produit final, c'est la recommandation sur la sécurité, non pas la conclusion causale.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Malone.

M. Malone (Crowfoot): Je veux également souhaiter la bienvenue à M. Deschênes et lui dire combien nous apprécions son témoignage. Quand vous appelez des enquêteurs pour enquêter sur les accidents, la source principale de ces enquêteurs est le ministère des Transports. J'aimerais vous demander si cette source vous pose des problèmes et, dans l'affirmative, y a-t-il d'autres sources d'enquêteurs compétents et qualifiés qui pourraient mener le genre d'enquête nécessaire?

M. Deschênes: Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que le ministère des Transports est pratiquement la seule source. Lorsque nous avons commencé, il nous a fallu accepter comme personnel... ou offrir des postes aux enquêteurs du ministère des Transports qui remplissaient déjà ces fonctions, ce que nous avons fait. Nous avons donc commencé avec un effectif de base d'enquêteurs venant du ministère des Transports. Une autre source importante d'enquêteurs, ce sont les militaires, et on nous a accusés parfois d'avoir trop de militaires dans notre bureau. Nous avons fait appel autant que possible à l'industrie, mais si on considère, par exemple, que les pilotes d'Air Canada gagnent plus de 100,000\$, comment pouvez-vous les attirer en ne leur offrant que 40,000\$ ou 50,000\$? Dans certains cas, c'est difficile.

Nous avons aussi institué des échanges, et cela marche très bien, avec d'autres pays et le TSB australien (Bureau de la sécurité des transports). Je crois qu'actuellement, il y a deux Australiens au bureau pour une période de deux ou trois ans, et c'est utile.

Dans certains domaines, nous pouvons nous adresser à l'extérieur. Il y a les enquêteurs qui se rendent sur place, le personnel opérationnel, les mécaniciens, les pilotes, mais il faut également des ingénieurs qualifiés dans le laboratoire. Ces derniers viennent de partout. Ils ont lancé un département médical, et je crois qu'il y en avait un qui

[Text]

have gone outside and they are starting to increase that. So investigators are not only pilots.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Deschênes. The source for that question came from a media report so it does not surprise me there might be some error in asking it.

I would like to probe something that is close to my region of the country, western Canada, which deals with the question of the National Energy Board and its investigative role with respect to pipelines. I would take it from what I am hearing you say that you see that as a significant situation of conflict and that it would be appropriate that pipeline investigations would take place under Bill C-2 as opposed to taking place under the National Energy Board. First of all, is that correct; and second, if so, would you care to expand on your thoughts with regard to that position?

• 1615

Mr. Deschênes: I am not totally familiar with pipeline operations, but I do understand that the National Energy Board stands in the same position as the Department of Transport, and I think the reasons for conflict of interest that I recite in the second paragraph of my brief would apply equally in that case. So if the conflict of interest is to be avoided there, I think the same solution should be followed.

Mr. Malone: I presume specifically you would encourage an amendment to the legislation to change what appears to be a conflict position.

Mr. Deschênes: Yes.

Mr. Malone: I would like to ask a question with respect to the lack of the word "safety" in the title of the bill and perhaps to even some additional clauses within the bill. As I see the legislation, basically it makes the presumption that an accident must take place. Following an accident, then, there is an investigation. It may well be an appropriate role for a board, as is described in Bill C-2, to presume the responsibility of projecting that there is a case of lack of safety procedure and to put in place measures before the accident actually happens.

I wonder if you would care to make a comment on that or if you might take the other position, which is that you retain yourselves only for accident investigation without any consideration to what might be a gross or inappropriate lack of safety measures in some mode of transportation.

Mr. Deschênes: I think the role of the board has some limits. It should not start trying to duplicate the Department of Transport's responsibilities in, let us say, surveillance, audits or enforcement, because then it would find itself in the same conflict of interest situation eventually.

However, that being said, the board can and has been involved further than into the investigation or safety recommendations arising out of a specific accident or

[Translation]

venait de Santé et Bien-Être, et qu'ils ont dû recruter à l'extérieur pour augmenter les effectifs. Les enquêteurs ne sont pas seulement des pilotes.

M. Malone: Merci, monsieur Deschênes. Cette question était tirée d'un article de journal; je ne suis donc pas surpris qu'elle ait contenu des erreurs.

J'aimerais vous poser une question qui concerne ma région, l'Ouest canadien, à savoir le rôle d'enquêteur joué par l'Office national de l'énergie au sujet des pipelines. Si je vous ai bien compris, pour vous, c'est une situation de conflit non négligeable, et il serait opportun que les enquêtes sur les pipelines aient lieu sous l'égide du projet de loi C-2 plutôt que sous l'égide de l'Office national de l'énergie. Premièrement, est-ce exact? Et deuxièmement, dans l'affirmative, pourriez-vous être un peu plus précis?

M. Deschênes: Je ne connais pas très bien la question des pipelines, mais je crois comprendre que l'Office national de l'énergie se trouve dans la même situation que le ministère des Transports, et je pense que les raisons de conflit d'intérêts que je cite dans le deuxième paragraphe de mon mémoire s'appliqueraient également dans ce cas. Donc, si on veut éviter ce conflit d'intérêts, je crois qu'il faudrait appliquer la même solution.

M. Malone: Je suppose que vous encourageriez un amendement à la loi pour éviter cette situation apparente de conflit.

M. Deschênes: Oui.

M. Malone: J'aimerais vous poser une question sur l'absence du mot «sécurité» dans le titre du projet de loi, voire même dans certains articles du projet de loi. Selon mon interprétation, pour cette loi, il faut qu'un accident ait déjà eu lieu. A la suite de cet accident, une enquête est menée. Il pourrait s'avérer opportun que le bureau, tel que le décrit le projet de loi C-2, s'arroge la responsabilité de déceler les lacunes des procédures de sécurité et de décréter la mise en place de mesures avant qu'un accident n'arrive.

J'aimerais savoir si vous seriez d'accord, ou si vous estimez que son rôle doit être limité aux enquêtes sur les accidents, sans considération aucune pour ce qui pourrait être interprété comme des lacunes graves ou inconséquentes dans les mesures de sécurité de certains modes de transport.

M. Deschênes: Je crois que le rôle du bureau doit être limité. Il ne faudrait pas qu'il essaie de copier les responsabilités du ministère des Transports, disons, en matière de surveillance, de vérification ou d'application des règlements, car il finirait par se retrouver dans la même situation de conflit d'intérêts.

Cependant, cela dit, le bureau peut aller plus loin et a toujours été plus loin que la simple enquête ou les recommandations de sécurité découlant d'un accident ou

[Texte]

incident. The previous act and the current bill define "occurrence", *inter alia*, as any situation or condition that the board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident.

We have done that. Some of you may be familiar with this. We did a thorough study and even a public inquiry on risk of collisions at or near the ground at airports in Canada. The background to that was a series of reports we had received and concerns we had, so we started that very extensive investigation from which we came out with about 30 or 40 safety recommendations. I must say that a lot of people in the country and from abroad participated in that, and the Department of Transport co-operated.

But I do not see the board looking at an operator and saying that, since he is running his shop badly, they will pull his certificate. When that happens, it is the role of the investigator, if he is on the site, to notify the Department of Transport that they may wish to look into this. He will not tell, but he may say that maybe they should examine the situation. But it is a totally different role. We do not want to be involved in the role of enforcer or inspector because we need the co-operation of these people.

Mr. Malone: On the one hand, you indicate that there is a role for some safety observation within the present legislation and you caution that you ought not to go too far in probing to ensure that safety is being followed in each agency. Would you favour or oppose the inclusion of the word "safety" in the title of the legislation?

• 1620

Mr. Deschênes: I certainly favour the inclusion. I must say I was a member of the steering committee that was formed to prepare the memorandum to Cabinet for this legislation—I just helped in the general aspects of it—and we had agreed there that the name would be "Transportation Safety Board". I have annexed to my paper the remarks of Mr. Justice Dubin, who insisted very strongly that the word "Safety" be in there. I could add to this that the legislation in clause 7 states definitely that the object of the bill is safety; and investigation is only one step in the safety process.

It is also important so that there be a public understanding of the safety role of the board. I am thinking of the difficulties we have had to be identified separately from the Department of Transport over the four years I was there. But I am thinking further, because I have had quite a few dealings with them, of the people in the fishing industry; the small fishermen. If we send an investigator there and he is not truly identified as a safety person, solely concerned with safety, he will be seen as just another inspector trying to put a new cost on the fisherman or making life difficult for him, and then we want to get his co-operation. We need full openness from the witnesses. So long as we convince them that we are

[Traduction]

d'un incident particulier. La loi précédente et le projet de loi actuel définissent «accident», entre autres, comme toute situation ou circonstance dans laquelle le bureau a des motifs raisonnables de croire que sans intervention, il y a risque d'accident ou d'incident.

Nous l'avons fait. Certains d'entre vous sont peut-être au courant. Nous avons fait une étude approfondie, une enquête publique sur les risques de collision sur les pistes d'aéroports ou aux abords des aéroports canadiens. C'est une série de rapports et de vives inquiétudes qui nous y ont incités. Nous avons donc procédé à une enquête très exhaustive, dont nous avons tiré environ trente ou quarante recommandations sur la sécurité. Je dois dire que beaucoup de Canadiens et d'étrangers y ont participé et que le ministère des Transports a coopéré.

Cependant, je ne vois pas le bureau retirer à un exploitant sa licence parce qu'il ne fait pas bien tourner sa boutique. Quand cela arrive, l'enquêteur a pour mission de signaler au ministère des Transports qu'il aurait peut-être intérêt à venir voir ce qui se passe. Il ne lui dit pas ce qu'il doit faire, il lui signale qu'il serait peut-être bon d'examiner la chose. Il reste que c'est un rôle totalement différent. Nous ne voulons pas jouer un rôle de gendarme ou d'inspecteur, car nous avons besoin de la coopération de ces gens.

M. Malone: En revanche, vous dites qu'il y a place pour des observations concernant la sécurité dans la présente législation, mais qu'il faut éviter d'aller trop loin pour s'assurer que ces mesures sont appliquées dans chaque agence. Seriez-vous pour ou contre l'inclusion du mot «sécurité» dans le titre de la loi?

M. Deschênes: Je suis tout à fait en faveur de l'inclusion du mot «sécurité». J'ajouterais que j'étais membre du comité directeur constitué pour rédiger le mémoire adressé au Cabinet sur ce projet de loi—j'ai aidé à en tracer les grandes lignes—et nous étions convenus que le titre serait: «Bureau canadien de la sécurité des transports». En annexe à mon exposé, vous trouverez les remarques du juge Dubin, qui tenait beaucoup à ce que le mot «sécurité» y figure. J'ajouterais qu'il est bien précisé, à l'article 7, que le bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports; or, les enquêtes ne constituent qu'un maillon dans le processus de sécurité.

L'inclusion de ce terme est également importante pour faire comprendre au public le rôle que doit jouer le bureau en matière de sécurité. Je pense aux difficultés que nous avons eues à nous faire reconnaître, au cours des quatre années où j'ai siégé au bureau, en tant qu'organisme distinct du ministère des Transports. Et je vois plus loin, et je pense en particulier aux petits pêcheurs, parce que j'ai eu beaucoup à faire avec les gens du secteur de la pêche. Si nous envoyons un enquêteur sur place qui ne se fasse pas vraiment connaître comme chargé uniquement de la sécurité, on ne verra en lui qu'un autre inspecteur qui essaie de compliquer la vie du pêcheur ou de trouver un moyen de lui extirper de

[Text]

there for safety purposes we do get co-operation. To a degree I would find that change now is a downgrading from the present situation where we have the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Dionne (Miramichi): Mr. Deschênes, do you believe a chairman and four board members are sufficient for the operation of this board?

Mr. Deschênes: That is not an easy question. In my study at the time I had recommended a total of nine members, three for each major mode. At that time I did not have the experience I have had over the last four years.

A bigger board has its problems. You can do a lot with a smaller board. But again I recall the reactions of the people in the maritime community, fearing that by their inclusion in a multi-modal board they would be swamped or taken over by the fly-boys. Some of you may be aware of the battles that were ongoing at one time between the Department of Transport and the maritime community about vessel traffic management. The captains on those ships, and the people... certainly the guild was not prepared to accept a "land-lubber" calling on their ships. So they are certainly not favourable to having traffic control in their case. That was a fear. One way to alleviate that fear is to have equality between representatives, if you wish, of the industry.

I must say that at the NTSB they have five members. At times there were only four, or even three—and dealing with all modes. Mind you, they do not look in as much detail as we do in all smaller accidents. There they are subject to Senate hearings, and they do not really go by capability in modes. If I remember correctly, the board has at least two lawyers, if not more.

One aspect that struck me recently was that you have under the present act the facility to appoint experts to help the board. In the National Transportation Agency Act, section 8—you may wish to look at that when you get to the question of numbers—it is provided that in addition to the full-time members the Governor in Council may appoint temporary members, up to a maximum.

Mr. Dionne: Is that on the board?

• 1625

Mr. Deschênes: Yes, but I would have a word of caution there. It is all right to have temporary members if they are in town, but we had one member who was in Vancouver. It was not easy to get him here all the time, since we were sitting practically one week out of two.

[Translation]

l'argent, et dans ce cas, nous n'obtiendrons aucune aide de lui. Or, nous avons besoin de l'entière franchise des témoins, franchise que nous n'obtiendrons qu'en les convainquant que notre rôle est de veiller à la sécurité. En un sens, je vois là une dégradation de la situation actuelle avec le bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Dionne (Miramichi): Pensez-vous qu'avec un président et quatre membres, ce bureau puisse fonctionner de façon satisfaisante, monsieur Deschênes?

M. Deschênes: Il n'est pas facile de répondre à cette question. Dans le rapport que j'ai présenté à l'époque, je recommandais neuf membres au total, soit trois par moyen de transport principal, mais je n'avais pas, à l'époque, l'expérience acquise au cours des quatre dernières années.

Un bureau nombreux n'est pas sans entraîner des problèmes, et avec un effectif réduit, on peut beaucoup accomplir. Et là encore, je me remémore les réactions des gens du secteur maritime, qui craignaient qu'avec un bureau desservant plusieurs modes de transport, ils ne soient évincés ou supplantés par les gens de l'aéronautique. Certains d'entre vous sont probablement au courant des conflits qu'avait soulevés, à une certaine époque, la gestion du trafic maritime entre le ministère des Transports et le secteur maritime. Les capitaines de ces bateaux et les gens... la corporation n'était certainement pas disposée à se laisser commander par un «terrien», et de crainte de cela, ne voulait certainement pas d'un contrôle du trafic maritime. L'une des façons d'apaiser cette crainte, c'est d'avoir un nombre égal de représentants de chaque secteur.

J'ajouterais que le *National Transportation Safety Board* compte cinq membres, et parfois n'en comptait que quatre, ou trois, qui traitaient de tous les modes de transport. Rappelez-vous pourtant que le NTSB n'enquête pas de façon aussi approfondie sur tous les accidents mineurs; il peut être appelé à comparaître devant le Sénat, et les accidents ne sont pas classés par mode de transport. Je crois me rappeler que le bureau s'est adjoint les services de deux avocats, sinon davantage.

J'ai constaté avec intérêt, tout récemment, que la présente loi vous permet de nommer des experts pour assister le bureau. À l'article 8 de la Loi nationale sur les transports—et vous ferez peut-être bien d'étudier cet article lorsque vous en arriverez à la question des nombres—il est prévu qu'outre les membres à plein temps, le gouverneur en conseil peut nommer un certain nombre de membres temporaires.

M. Dionne: Pour siéger au bureau?

M. Deschênes: Oui, mais un petit mot d'avertissement: c'est très bien d'avoir un membre temporaire quand il habite la même ville, mais nous en avions un qui habitait Vancouver, et comme nous siégeons pratiquement une semaine sur deux, il lui était fort difficile d'être toujours présent.

[Texte]

I was thinking more in terms of having a panel of people, which the board could draw on for specific expertise. You have experts helping the board now. Is that sufficient, or should they have a vote on the board? That is the question you would have to answer.

Mr. Dionne: Would these temporary people become ad hoc members of the board for that period of time?

Mr. Deschênes: There would have to be provisions to that effect, because I can see a huge difficulty in calling these part-time board members to Ottawa every second week. There should be some type of provision whereby they would be called when required.

Mr. Dionne: Let me try to explain why I asked the question in the first place. It seems to me that if we have one board member representing each of the four modes of transport covered by this bill, we are then hearing from so-called experts—only one expert from each of the modes—and that gives me some worry as to whether or not there is going to be the kind of deliberations and argument within the board itself that there perhaps should be.

Mr. Deschênes: I do not really see it, because you have to consider that of the people who come before the board, you have groups of experts. You have those on the investigator's side, and when we hear people from the parties, for instance, they also have their experts. When we held public inquiries, we had experts of all sorts. We had a very diversified view. Then it was a matter for the board to exercise valid judgment on those views. Does that answer the question? I am not sure.

Mr. Dionne: I am not sure either. I am still concerned that unless there are at least two people knowledgeable in each mode on this board, there will be an inclination, I would say, to less argument, less searching of conscience, if you will, a less thorough examination among the board members of exactly what the decision should be. That is my main concern.

Mr. Deschênes: Conversely, I would have the concern that you would rely too much on that one person to render a decision. Instead of having a board decision, you would have a one- or two-person decision. There is also that danger.

Mr. Angus: Just following through on that line of questioning, would it make more sense to have the board composed of representatives of the sciences as opposed to the modes, i.e., engineering, human relations, psychology—those kind of elements, as opposed to one for rail and pipelines, one for marine, one for air and so forth?

Mr. Deschênes: There are so many aspects to look at in an accident. It is not only expertise. You have to consider that in 80% of aircraft accidents, human factors are involved.

Mr. Angus: Maybe we need an economist.

Mr. Deschênes: In about 10% you have mechanical problems, which may be metallurgical or otherwise. You

[Traduction]

Je pensais plutôt à une liste d'experts auxquels le bureau pourrait faire appel. C'est déjà le cas à présent. Est-ce suffisant, ou devraient-ils avoir droit de vote au bureau? C'est la question à laquelle j'aimerais que vous répondiez.

M. Dionne: Ces experts nommés pour un certain temps seraient-ils alors membres spéciaux du bureau?

M. Deschênes: Il faudrait prendre des dispositions dans ce sens, car je prévois qu'il y aura de grandes difficultés à faire venir à Ottawa, toutes les deux semaines, ces membres à temps partiel. Il faudrait prévoir de pouvoir les faire venir en cas de besoin.

M. Dionne: Je vais vous dire ce qui m'amène à poser cette question: si nous avons un membre au bureau qui représente chacun des quatre modes de transport dont il est question dans le projet de loi, nous entendrons le témoignage d'experts—un seul par mode de transport—ce qui n'est pas sans me causer quelque inquiétude sur la nature des délibérations et discussions du bureau que nous risquons d'avoir.

M. Deschênes: Je n'en crois rien, parce que ce sont des groupes d'experts qui sont convoqués par le bureau, ceux de l'enquêteur d'une part, et ceux des parties, d'autre part, qui engagent également des experts de toutes sortes. Cela nous permet d'entendre toutes sortes de sons de cloches, et le bureau peut en tenir compte pour exercer son jugement. Ma réponse vous rassure-t-elle? Je n'en suis pas certain.

M. Dionne: Je n'en suis pas non plus certain. S'il n'y a pas au moins deux spécialistes de chaque mode de transport qui siègent au bureau, je crains qu'on ne fouille moins les questions, qu'on n'en discute moins et que les membres ne se posent moins de questions sur la décision à prendre. C'est là ce que je redoute.

M. Deschênes: Mais je craindrais, de mon côté, qu'on ne se fie trop à cette personne pour prendre la décision. On peut également redouter que la décision, au lieu d'émaner du bureau, n'émane d'une ou de deux personnes.

M. Angus: Pour enchaîner sur ce qui vient de se dire, serait-il préférable que le bureau soit composé de représentants des sciences plutôt que des modes de transport, par exemple l'ingénierie, les relations humaines, la psychologie, au lieu d'avoir des spécialistes des transports ferroviaires et des oléoducs, l'un pour la marine, l'autre pour l'aviation, etc.?

M. Deschênes: Tout accident comporte de nombreuses facettes, et l'expertise ne suffit pas. Dans 80 p. 100 des accidents aériens, des facteurs humains entrent en jeu.

M. Angus: Peut-être est-ce un économiste qu'il nous faut.

M. Deschênes: Les problèmes mécaniques, métallurgiques ou autres, sont la cause d'environ 10 p.

[Text]

must know how a pilot must conduct his operation. You must know how a company should conduct its operations. You have to have a lot of expertise.

Mr. Dionne: If I could have one more question, I would be done for the day, and I would not bother you again.

The Chairman: Take two on that basis.

Mr. Dionne: You are very generous, Mr. Chairman.

• 1630

Do you believe the chairman should have exclusive authority over the hiring and firing of the director of investigations?

Mr. Deschênes: Yes, subject to the rules of competition. There is one fact I should mention in addition, which is a fact of life, a bit copied from the NTSB; I may have mentioned it earlier. When I was chairman my relationship with the director of investigations was never direct. I avoided that. I went through the executive director so I would also be as independent as possible from the director of investigations. It is the same situation in the U.S. So to a degree the chairman is also removed from the director of investigations.

Mr. Dionne: We might not always have a chairman, though, as careful about that as you were.

Mr. Deschênes: The present chairman is doing it.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Deschênes, you see the board as a tribunal, and from your description it is almost a quasi-judicial function, with the information coming in front and trying to analyse it in that manner.

Mr. Deschênes: It is not a quasi-judicial function because its decisions have no effect on people. Indirectly they can affect them, but the reports of the board are not evidence in court unless the parties agree to make them so. So it is not a court decision. In that sense, it is not judicial or quasi-judicial.

The tribunal aspect, as I understand it from Mr. Justice Dubin, was the modes and procedures and the fairness and the impartiality of a tribunal. As a matter of fact, a board such as this one, in accordance with Supreme Court decisions, is bound by the rules of fairness, and the rules of fairness call for the board to hear impartially the views of all parties before reaching a decision.

Mr. Atkinson: In an investigation, does the director of investigation come before the board, or do the individual investigators under him come before the board to be questioned by the board? What actually happens?

[Translation]

100 des accidents. Il faut savoir comment le pilote est censé agir, comment la compagnie aérienne devrait mener ses opérations. Pour cela, il vous faut des experts.

M. Dionne: Si vous m'accordez encore une question, ce sera tout pour aujourd'hui; je ne vous importunerai plus.

Le président: En ce cas-là, je vous autorise à en poser deux.

M. Dionne: Merci de votre générosité, monsieur le président.

Croyez-vous que le président devrait avoir carte blanche pour ce qui est de l'embauchage et du licenciement du directeur des enquêtes?

M. Deschênes: Oui, sous réserve des règles du concours. Il y a une chose que j'aimerais ajouter. En fait, il s'agit d'une réalité de la vie qui est un peu copiée du NTSB; j'en ai peut-être parlé plus tôt. Lorsque j'étais président, j'évitais d'avoir des rapports directs avec le directeur des enquêtes. Je passais par le directeur exécutif, afin de traiter également le plus possible à distance avec le directeur des enquêtes. C'est la même chose aux États-Unis. Par conséquent, dans une certaine mesure, le président traite également à distance avec le directeur des enquêtes.

M. Dionne: Cependant, nous n'aurons peut-être pas toujours un président aussi prudent que vous l'avez été.

M. Deschênes: Le président actuel l'est.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Deschênes, vous voyez le bureau comme un tribunal, et d'après votre description, il a une fonction quasi judiciaire, puisqu'il reçoit certains renseignements qu'il essaie d'analyser de cette façon.

M. Deschênes: Il n'a pas une fonction quasi judiciaire, parce que ses décisions n'ont aucune conséquence pour la population. Elles peuvent affecter la population de façon indirecte, mais les rapports du bureau ne constituent pas une preuve devant un tribunal, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Il ne s'agit donc pas d'une décision d'un tribunal. Dans ce sens, son rôle n'est pas judiciaire ni quasi judiciaire.

D'après ce que j'ai compris des conclusions du juge Dubin, l'aspect judiciaire est plutôt lié aux modes et procédures et à l'équité et l'impartialité d'un tribunal. En fait, un bureau comme celui-ci, conformément aux décisions de la Cour suprême, doit respecter les règles d'équité qui exigent que le bureau entende de façon impartiale les points de vue de toutes les parties avant d'en arriver à une décision.

M. Atkinson: Au cours d'une enquête, est-ce que le directeur de l'enquête comparait devant le bureau, ou est-ce que les enquêteurs individuels qui travaillent pour lui comparaissent devant le bureau afin d'être interrogés par les membres? Que se passe-t-il exactement?

[Texte]

Mr. Deschênes: Usually the director of investigations will be there and he will bring his people along to be questioned. What we had as a procedure—I do not know if it is still on—was a briefing about every month or so by the director of investigations on progress in ongoing major investigations, of which there are usually about 15 or 20.

However, when we had this 60-day period when the investigator in charge came before us, he was explaining the case himself.

At times, for smaller investigations, we would not ask the investigator to come—from out west, for instance, from B.C. Staff in the head office act as analysts of the work being done in the regions and they are in contact with the regions. They would report and answer our questions. But if there were a requirement for a specific case then, yes, the investigator would be called.

Mr. Atkinson: And then, after looking at it, was a preliminary decision made, as Mr. Thorneycroft indicated this morning?

Mr. Deschênes: A preliminary decision is made when we decide to issue a conditional draft report to involved parties or parties having a direct interest. That is a motion of the board at that time.

Mr. Atkinson: And then these interested parties make written submissions to the board?

Mr. Deschênes: Yes, and under the act can ask to be heard orally. We have held some of those at times.

Mr. Keyes (Hamilton West): Maybe you have already addressed this question, but what concerns me is the workload factor on the chairman and four. Do you feel that they would be able to accommodate all situations given the deluge of information coming their way?

• 1635

Mr. Deschênes: Yes, I think so. I will explain a little bit further. At the board we sort of classify, and I think it is still done, the investigations according to whether they were major or intermediate or minor, if you wish. There was a setup whereby a group of board members would get together, for instance, and look at what we call transmittals, which would be books with draft reports for 10 or 20 accidents in one shot. They could deal with those in half a day or a day.

Mr. Keyes: Is that enough time?

Mr. Deschênes: Yes, because some of these are very minor, the regular collapsed gear when landing in a farmer's field. It is no big safety problem and they keep recurring, so you can handle them. But you must look at the files, so it is a bit of work.

[Traduction]

M. Deschênes: Généralement, le directeur des enquêtes comparait, et il est accompagné de ses collaborateurs. A l'époque où j'étais président—je ne sais pas si c'est encore le cas—environ tous les mois, le directeur des enquêtes venait nous informer des progrès des principales enquêtes en cours, qui sont habituellement au nombre de 15 ou 20.

Cependant, au cours de la période de 60 jours pendant laquelle l'enquêteur responsable comparait devant le bureau, il expliquait lui-même la situation.

Parfois, pour des enquêtes moins importantes, nous ne demandions pas à l'enquêteur de comparaître, par exemple lorsqu'il venait de l'Ouest, de la Colombie-Britannique. Les employés du siège social analysent le travail qui est effectué dans les régions et restent en rapport avec les régions. Ce sont donc eux qui font rapport et répondent à nos questions. Mais lorsqu'un cas particulier l'exige, oui, l'enquêteur peut être invité à comparaître.

M. Atkinson: Ensuite, après avoir étudié la question, est-ce qu'on prenait une décision préliminaire, comme M. Thorneycroft l'a dit ce matin?

M. Deschênes: Une décision préliminaire est prise lorsque nous décidons de remettre un rapport provisoire conditionnel aux parties intéressées ou aux parties qui ont un intérêt direct. Cela fait alors l'objet d'une motion.

M. Atkinson: Les parties intéressées présentent ensuite un mémoire écrit au bureau?

M. Deschênes: Oui, et aux termes de la loi, ils peuvent également présenter leurs témoignages de vive voix. Nous avons parfois tenu ce genre d'audiences.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Vous avez peut-être déjà répondu à cette question, mais la question qui me préoccupe est celle de la charge pour le président et les quatre membres. Croyez-vous qu'ils sont en mesure de faire face à toutes les situations, étant donné le déluge d'informations qu'ils reçoivent?

M. Deschênes: Oui, je le pense. A l'époque où j'étais président du bureau, nous faisions en quelque sorte une classification des enquêtes par ordre d'importance, et je crois que le bureau le fait toujours d'ailleurs. Nous étions organisés de la façon suivante: un groupe de membres du bureau se réunissaient, par exemple pour examiner ce que nous appelons les envois, c'est-à-dire les livres réunissant les projets de rapports pour 10 ou 20 accidents. Le groupe arrivait à les examiner en une demi-journée ou en une journée.

M. Keyes: Est-ce suffisamment de temps?

M. Deschênes: Oui, parce que certains de ces accidents sont très mineurs, par exemple le train d'atterrissage démolit lors d'un atterrissage en catastrophe dans le champ d'un fermier. Ce genre d'accident ne présente pas un gros problème de sécurité, mais il se produit constamment;

[Text]

The major work is in the major accidents, the more high profile accidents, and I would say in the recommendations aspect. This is the major work which takes the most time.

Mr. Keyes: How many of those major accidents come your way in a given year?

Mr. Deschênes: I think we classified major accidents about 15 or 20 per year or thereabouts.

Mr. Keyes: That is in all modes?

Mr. Deschênes: No, that is air. Marine, I would have to guess. There are about 1,400, 1,500 reported accidents in marine per year but a lot of them are small, a small grounding or a fender-bender. For major things on the marine side they would have a formal or public inquiry every two or three years and that would be a major investigation, but they did have what they call preliminary inquiries which are rather extensive. I could not guess at the numbers there, but compared to the aviation side I would say 10, 20. Maybe I am wrong, but about the same number.

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Monsieur Deschênes, je voudrais vous souhaiter la bienvenue au Comité.

Dans votre énoncé du début, vous avez parlé de la réglementation très forte que vous faites pour les embarcations de plaisance. Vous dites que le nouveau bureau devrait rapidement analyser les recommandations que vous aviez faites à l'époque. Pour la gouverne des nouveaux membres du Comité, pouvez-vous nous parler brièvement des principales recommandations?

M. Deschênes: Malheureusement, je n'ai pas la version française de mon texte ici, mais essentiellement la première chose à faire serait d'établir un système de rapport d'accidents, probablement par le biais des agences de police provinciales. Ensuite il faudrait essayer d'établir des normes d'enquête et s'entendre, après en avoir discuté avec les provinces, sur la façon de procéder dans ces enquêtes et sur les types d'accidents valant la peine d'être examinés. Ensuite il faudrait établir un format de rapport.

Je suggère aussi que Recherche et Sauvetage Canada soit impliqué dans la Voie maritime ou dans le golfe Saint-Laurent, où il est très actif. Il pourrait prendre une partie du fardeau sur ses épaules. Évidemment, dans ce cas-là, le nouveau bureau devrait déléguer certaines de ses responsabilités aux autorités provinciales.

M. Pronovost: Monsieur Deschênes, dans cette perspective, je pense que tout le monde au pays constate que les corps policiers municipaux et provinciaux font très peu de surveillance sur les lacs et les rivières. Une telle recommandation n'entraînerait peut-être pas des coûts très importants sur le plan de la responsabilité pour

[Translation]

alors il faut s'en occuper. Mais il faut étudier les dossiers, et cela représente un peu de travail.

Ce sont les accidents majeurs, ceux dont on parle beaucoup, qui représentent le plus de travail, je dirais surtout sur le plan des recommandations.

M. Keyes: Combien de ces accidents majeurs devez-vous étudier au cours d'une année?

M. Deschênes: Environ quinze ou vingt par année, je crois.

M. Keyes: Pour tous les modes de transport?

M. Deschênes: Non, il s'agit des accidents d'avion. Pour ce qui est des accidents maritimes, je ne sais pas. Environ 1,400 ou 1,500 accidents sont signalés chaque année dans le domaine maritime, mais ce sont pour la plupart des accidents mineurs. Dans le cas d'un accident maritime majeur, il y aurait enquête publique ou officielle tous les deux ou trois ans, et il s'agirait d'une enquête majeure, mais ils ont ce qu'ils appellent des enquêtes préliminaires qui sont assez complètes. Je ne sais pas combien d'enquêtes du genre ont lieu au cours d'une année, mais je dirais qu'il y en a peut-être dix ou vingt, à peu près le même nombre que pour le transport aérien. Mais je me trompe peut-être.

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): Mr. Deschênes, I would like to welcome you to our committee.

At the beginning of your presentation, you mentioned the very strict regulation for recreational boating. You said that the new board should analyze rapidly the recommendations that you made at the time. For the new committee members here, could you briefly tell us what these recommendations were?

Mr. Deschênes: Unfortunately, I do not have the French version of my presentation here, but essentially, the first thing that should be done would be to establish an accident report system, through the provincial police agencies. Then, we should try to set investigation standards, and agree with the provinces on the investigation procedure and on the types of accidents which should be investigated. Then a report format should be established.

I also suggest that Search and Rescue Canada be involved in the St. Lawrence Seaway or in the Gulf of St. Lawrence, where it is very active. It could take over part of the burden. Of course, in such case, the new board would have to delegate some of its responsibilities to the provincial authorities.

Mr. Pronovost: Mr. Deschênes, in that context, I think that all Canadians know that the provincial and municipal police do very little surveillance on our lakes and rivers. This recommendation might not lead to very considerable cost in terms of responsibility for provincial and municipal police forces. This might be the reason

[Texte]

les polices provinciales et municipales du pays. C'est peut-être là que se situe la difficulté de mettre en application cette recommandation que j'apprécie grandement.

M. Deschênes: Bien sûr, je sais que cela impliquerait des coûts. Cependant, dans tous les cas de mortalité, les policiers provinciaux et les coroners font déjà enquête. Il y a déjà là une base. Il s'agirait de s'entendre sur la manière de procéder lors de cette enquête. Quelles informations devraient être transmises au Bureau pour que ce dernier puisse garder un dossier complet et des rapports sur ces accidents? Remarquez que pour les bateaux de plaisance, les problèmes ne sont pas tellement nombreux. Il y aura des difficultés, voire de grandes difficultés à résoudre avant d'en venir à bout, j'en suis certain. Par exemple, les conditions pour obtenir un permis de conduire pour un bateau équipé d'un moteur de grande puissance seront fortement débattues. C'est là une des principales causes de la protestation, on le sait. Vous avez, selon moi, des bateaux de trop faibles dimensions avec un moteur trop puissant. On les autorise à circuler. Ces plaintes se répèteraient souvent et, à ce moment-là, le Bureau serait en mesure d'établir des recommandations pour le ministère des Transports. Il pourrait dicter des normes.

• 1640

M. Pronovost: Monsieur Deschênes, vous parlez des rapports et des enquêtes qui se déroulent derrière toutes ces procédures. Mais, le problème qu'on constate à travers le pays, c'est l'absence de surveillance manifeste sur les cours d'eau où on retrouve des embarcations de plaisance. Ne pensez-vous pas que l'attitude très généreuse des corps de police à l'endroit des conducteurs de bateaux de plaisance fait en sorte qu'on se retrouve avec une situation très grave, soit un nombre élevé de gens qui perdront la vie au cours d'une année? Ne trouvez-vous pas qu'avant de faire des enquêtes et des rapports on devrait s'assurer que cette mesure, non seulement préventive, mais active, fasse en sorte que les propriétaires, les conducteurs et les utilisateurs de tels bateaux se soumettent à la règle?

M. Deschênes: Je ne suis pas tellement d'accord sur la générosité des policiers.

M. Pronovost: L'absence de surveillance correspond à une générosité.

M. Deschênes: Les policiers peuvent intervenir actuellement en vertu du Code criminel lorsqu'il y a ivresse, comme pour les d'automobiles. Mais, la seule autre possibilité d'intervention se fait en vertu d'un règlement fédéral. Et ce dernier ne fait qu'indiquer qu'il doit y avoir des gilets de sauvetage à bord. C'est tout ce qui existe comme réglementation, à ma connaissance. C'est une première lacune. Selon moi, il devrait y avoir une réglementation plus sévère que l'on pourrait appliquer à la suite des enquêtes.

[Traduction]

why it would be so difficult to apply this recommendation, which I greatly appreciate.

Mr. Deschênes: Of course, I know that this recommendation would involve certain costs. However, for all casualties, the provincial police and the coroners are already making an investigation. There is already something that is being done. A procedure could be agreed upon for this investigation. What information, for example, should be forwarded to the board so that it could keep an up-to-date file and reports on these types of accidents? Mind you, there are not too many problems with pleasure crafts. But there will be pitfalls before they are resolved in a satisfactory way. For instance, the conditions attached to the deliverance of a driver's permit for boats equipped with high-performance motors are hotly contested. It is one of the main points of contention, as we all know. In my estimation, there are boats that are too small for the horsepower that they are forced to take. They are allowed on the water. If there were enough complaints to that effect, the board would be in a position to make recommendations to the Department of Transports, which in turn could impose standards.

Mr. Pronovost: Mr. Deschênes, you talk about the reports and the investigations deriving from all these procedures. But the main problem that we can see throughout the country is the obvious lack of surveillance on the waterways used by pleasure boats. Do you not agree that the over-generous attitude of the police towards the drivers of pleasure boats makes the situation worse, where we see each year a large number of people lose their lives? Do you not think that instead of launching investigations and producing reports, we should seek through this measure, not only in a prevent way, but also in a very active way, to force the users of these boats to follow the rules?

Mr. Deschênes: I do not entirely agree with you when you say that the police is over-generous.

Mr. Pronovost: They are over-generous by their lack of surveillance.

Mr. Deschênes: Police can intervene right now using the Criminal Code in cases of drunkenness, the way they do when the infraction is related to driving an automobile. But any other form of intervention has to derive from federal regulation. And at the present time, it only deals with life jackets on board. To my knowledge, this is the only point covered by the regulation. This is the first problem. I think there should stricter regulations that could apply following investigations.

[Text]

M. Pronovost: Monsieur le président, merci beaucoup. Merci, monsieur Deschênes.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Deschênes, throughout this legislation and the legislation it replaces, there is much reference made to conflict of interest. I am new, and I wondered when I read the bill the first time why there was so much reference made to conflict of interest. I am still not fully aware about that. I wonder if you could explain it in some detail. I have some assumptions, but I would prefer to hear it from you from your experience.

Mr. Deschênes: If I can recall the original Canadian Bar Association submission to Mr. Justice Dubin, where they identified it very correctly, they said there was a conflict between Her Majesty as investigator and as the regulator.

The Department of Transport regulates, let us say, operators and they have a surveillance role over the operator. Let us say an operator does not follow the rules with respect to maintenance of an aircraft, and let us say a Transport Canada inspector—I am not saying it would be done wilfully—has neglected to examine it. If he investigates a subsequent accident, you can see the conflict situation in which he finds himself. And I could go on and on.

Mr. Justice Dubin looked at four or five major accidents where he found there was actual conflict. One was in Cranbrook, if I remember correctly, another was Airwest Airlines in B.C., one at Churchill Falls, and I forget the other one.

• 1645

Mr. Comuzzi: Would that be the only area where we as members of the transport committee should be looking for a fundamental conflict between the people who are operating the department, the Department of Transport, or Her Majesty, and those people who are investigators? Does conflict go beyond that? Does it go into the manufacturer of the aircraft, whom we may bring in as potential investigators? Is that a possibility?

Mr. Deschênes: Yes. If you look at manufacturers, it can be very extensive. For instance, in the manufacturing of aircraft the Department of Transport delegates much of its responsibility to individuals. Aircraft mechanics, for instance, are authorized to sign on behalf of Transport, to sign off an aircraft. Likewise, in the manufacturer design approval representatives authorized by the Department of Transport can approve design changes to some degree. If accidents were to occur as the result of these things... you see where it gets involved. That is why you need a totally independent agency.

[Translation]

Mr. Pronovost: Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Deschênes.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur Deschênes, tout au long de ce texte de loi, comme de celui qu'il remplace, il est beaucoup question de conflit d'intérêts. Je suis nouveau, vous comprenez, et je me suis demandé, lorsque j'ai lu le projet de loi pour la première fois, pourquoi il y avait tant à dire au sujet de cette question des conflits d'intérêts. Je ne comprends toujours pas tout à fait. Je me demande si vous ne pourriez pas m'éclairer davantage sur ce point. Je formule bien quelques hypothèses, mais j'aimerais avoir le bénéfice de votre expérience sur le sujet.

M. Deschênes: Si je me souviens bien du mémoire initial de l'Association du barreau canadien au juge Dubin, qui cernait bien le problème, le conflit qui pouvait exister était entre Sa Majesté en tant qu'enquêteur et Sa Majesté en tant qu'instance de réglementation.

Le ministère des Transports réglemente les utilisateurs, mais il est également chargé de les surveiller. Prenez le cas où un utilisateur n'aurait pas respecté les règles touchant l'entretien d'un appareil et où un inspecteur de Transports Canada aurait omis d'intervenir; je ne dis pas qu'il l'aurait fait volontairement. Vous pouvez voir le conflit d'intérêts dans lequel il se placerait s'il était appelé à faire quelque chose à la suite d'un accident qui se produirait par la suite. Je pourrais vous donner beaucoup d'autres exemples de cette sorte.

Le juge Dubin s'est penché sur quatre ou cinq accidents importants où il y a eu véritablement conflit d'intérêts. Il y a eu celui de Cranbrook, si je me souviens bien, celui d'Airwest Airlines, en Colombie-Britannique, celui de Churchill Falls, et j'oublie l'autre.

M. Comuzzi: Est-ce seulement à ce niveau qu'en tant que membres du Comité des transports, nous devrions examiner les questions d'un conflit fondamental entre les fonctionnaires du ministère des Transports, ou Sa Majesté, et les enquêteurs? Le conflit d'intérêts va-t-il encore plus loin? Va-t-il jusqu'au fabricant d'un appareil, qui peut être invité à fournir des enquêteurs? Cette dernière possibilité existe-t-elle?

M. Deschênes: Oui. En ce qui concerne les fabricants, le conflit d'intérêts, peut être très étendu. Au niveau de la construction des appareils, le ministère des Transports délègue beaucoup de ses pouvoirs. Les mécaniciens d'avion, par exemple, peuvent être appelés à signer des autorisations pour le ministère des Transports. De même, pour ce qui est de l'approbation des plans et des changements qui peuvent y être apportés, le ministère des Transports peut désigner des représentants. S'il se produit des accidents reliés à ces domaines particuliers... vous pouvez voir à quel point la situation peut se compliquer. Voilà pourquoi il faut un organisme qui soit totalement indépendant.

[Texte]

Mr. Comuzzi: You are satisfied, then, Mr. Deschênes, that the clauses in the bill address that problem adequately, and from your experience as chairman of the past board—I am sorry, the board; you were chairman of the board—

Mr. Deschênes: Yes, for four years.

Mr. Comuzzi:—since its inception—that the authority in the bill on conflict of interest was adequate and we should have no concern about it in this new bill if the procedures stay in place. Would that be a fair . . . ?

Mr. Deschênes: Yes, with this reservation, that there has been, to a degree, a certain public perception that the fact that we report through the Minister of Transport is perceived as a conflict of interest. Mr. Justice Dubin had recommended formally that the minister responsible be any minister other than the Minister of Transport. Personally, at the time I felt dealing with the Minister of Transport had a lot of advantages, because he had people at his disposal knowledgeable in the area. On the other hand it has a drawback, which I experienced myself. The minister was so reluctant to deal with us, because of his dual hat, that at times it was a problem to get to him. So there is that question which has been raised.

Mr. Comuzzi: Given the benefit of your hindsight, then, Mr. Deschênes, and knowing that this legislation is going forward, what would you suggest we do with that perceived conflict?

Mr. Deschênes: Without any reflection on the Ministers of Transport under whom I have served, or the present one, I would say that because of that perception and the somewhat small difficulties it raises, it outweighs the benefits to have the Minister of Transport as minister responsible.

The Chairman: This is the only answer I do not quite understand.

Mr. Comuzzi: Maybe you were not paying attention, Mr. Chairman.

Mr. Deschênes: I am trying to be—

The Chairman: You are trying to be very diplomatic.

Mr. Deschênes: And apolitical.

The Chairman: You are. You have been great. I thought I understood, but then you gave a little twist to it at the very end. Do you think this minister should be the one or not the one?

Mr. Deschênes: I say there are benefits to having him, but I think the drawbacks outweigh the benefits.

Mr. Comuzzi: My supplemental question to that would be, given that answer, and again from the benefit of your vast experience, Mr. Deschênes, whom do you think the reporting process to Parliament should be through?

[Traduction]

M. Comuzzi: Vous croyez donc, monsieur Deschênes, que les articles de ce projet de loi s'attaquent bien au problème. En tant que président de l'ancien bureau—je m'excuse, je veux dire du bureau; vous êtes bien président du bureau. . .

M. Deschênes: Oui, pour quatre ans.

M. Comuzzi: . . . depuis sa création—vous êtes d'avis que les dispositions du projet de loi sur les conflits d'intérêts sont adéquats et ne doivent pas causer d'inquiétude. Vous êtes bien d'accord sur ce point. . .

M. Deschênes: Oui, avec cette réserve que, dans l'esprit du public, il peut y avoir conflit d'intérêts jusqu'à un certain point du fait que nous sommes appelés à faire rapport par l'entremise du ministre des Transports. Le juge Dubin a recommandé de façon très nette que le ministre responsable soit un autre ministre que le ministre des Transports. Au départ, je pensais que l'idée de traiter avec le ministre des Transports comportait beaucoup d'avantages, du fait qu'il était entouré de gens qui s'y connaissaient dans le domaine. Cependant, je me suis aperçu avec le temps qu'il pouvait y avoir un désavantage. Le ministre était tellement hésitant à prendre contact avec nous, à cause de ses responsabilités doubles, qu'il pouvait y avoir un problème à un certain moment. La question est donc venue sur le tapis.

M. Comuzzi: Avec le recul, monsieur Deschênes, et en prévision de cette nouvelle loi, que devons-nous faire pour régler ce problème du conflit présumé?

M. Deschênes: Je ne veux rien enlever aux ministres des Transports sous lesquels j'ai servi, ou au ministre actuel, mais je dirais qu'à cause du conflit présumé et des petites difficultés qu'il cause, les avantages d'avoir le ministre des Transports comme ministre responsable sont annulés.

Le président: C'est la seule réponse que je n'arrive pas à comprendre.

M. Comuzzi: Vous ne prêtez pas suffisamment attention, monsieur le président.

M. Deschênes: J'essaie de me montrer. . .

Le président: Vous essayez d'être très diplomatique.

M. Deschênes: Et apolitique.

Le président: Vous l'êtes. Vous vous êtes très bien tiré d'affaire. Je croyais vous avoir compris, lors de votre dernière intervention, mais vous avez ajouté une petite subtilité à la fin. Il devrait être le ministre responsable ou non?

M. Deschênes: Il y a des avantages à ce que le ministre des Transports soit le ministre responsable, mais les désavantages l'emportent sur les avantages.

M. Comuzzi: Ma question complémentaire est donc la suivante: À votre avis, sur la foi de votre vaste expérience, monsieur Deschênes, par qui le rapport au Parlement devrait-il passer?

[Text]

Mr. Deschênes: I am not totally familiar with the other agencies' reporting processes. I guess I would see the board reporting to a minister other than the Minister of Transport. Which one? It is hard for me to say. But there is a need for a minister, because for a lot of things you need the minister's signature. There was a mention of the Speaker of the House. I do not know if that can be done through the Speaker of the House. Does he have a minister's capability? I doubt it.

The Chairman: No. He does not have the Treasury Board—

• 1650

Mr. Angus: Mr. Chairman, the Auditor General reports directly to Parliament without the need of a signature from a minister.

The Chairman: Let us not argue. It all depends what you want a minister for. If you want a minister to sign Treasury Board chits to go to Portugal for your transport symposium, the Auditor General and the Speaker are not going to help you along in that way.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the Auditor General can sign his own chits to go to Portugal.

The Chairman: Yes, he can, under his own act.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I have another lengthy question, and I anticipate having a lengthy answer, so I will wait for my next turn.

Mr. Wilbee (Delta): It is a pleasure to meet you. I have just been reading through your recommendations on the marine part, particularly small craft, in which I am really interested. There is a whole two or three days' discussion right there. I agree it is something we need to deal with in Canada, and I think it is a vast area.

There has been quite a bit of discussion today about the amount of workload and the selection of cases. How do you see the board selecting cases? Do you see it eventually becoming like the Supreme Court, where they decide which cases are going to be heard from a series presented to them, and the majority of cases are handled at a bureaucratic level? What do you see happening there?

Mr. Deschênes: I think it is an evolving process, which started under my reign and has been followed since, where, without formality, classes of accidents have sort of been created. I understand that under the new legislation this will have to be done by way of regulation.

Gradually, we evolved into having small or very small things, getting the report of the people involved, maybe by phone or otherwise, and carrying out what I call a desk audit of the accident, because it does not need anything more. We need the information for trend analysis purposes to put into the computer. But outside of that,

[Translation]

M. Deschênes: Je ne sais pas par qui passent les autres organismes. Le bureau pourrait faire rapport par l'entremise d'un ministre autre que le ministre des Transports. Il ne m'appartient pas de dire lequel. Il faut évidemment la signature d'un ministre. Il a été question du président de la Chambre. Je ne sais pas si c'est possible. A-t-il les pouvoirs d'un ministre? J'en doute.

Le président: Non. Il ne peut pas signer les notes du Conseil du Trésor. . .

M. Angus: Monsieur le président, le vérificateur général fait rapport directement au Parlement sans qu'un ministre quelconque ait à signer.

Le président: Ne nous engageons pas dans un débat. Tout dépend de la raison pour laquelle le ministre est censé intervenir. S'il s'agit d'une note du Conseil du Trésor en vue d'un voyage au Portugal pour un colloque sur les transports, le vérificateur général ou le président ne vous seront pas d'un grand secours.

M. Tobin: Monsieur le président, le vérificateur général peut signer ses propres notes pour les voyages au Portugal.

Le président: Oui, en vertu de sa propre loi.

M. Comuzzi: Monsieur le président, j'ai une autre question fort longue, nécessitant une réponse longue; aussi, je vais la garder pour mon prochain tour.

M. Wilbee (Delta): Je suis heureux de vous rencontrer. Je viens de finir de lire vos recommandations sur le transport par eau, surtout en ce qui concerne les petites embarcations, qui m'intéressent tout particulièrement. Seulement à ce niveau-là, il y aurait suffisamment de matière pour alimenter un débat de deux ou trois jours. Et c'est une question à laquelle nous devons nous attaquer au Canada, et qui est très vaste.

Il a beaucoup été question aujourd'hui de la charge de travail et du choix des cas. Selon vous, comment le bureau doit-il procéder pour choisir les cas? Doit-il se comporter un peu comme la Cour suprême, c'est-à-dire choisir certains cas parmi tous ceux qui lui sont présentés et laisser la majorité aux bureaucrates? Comment doit-il procéder?

M. Deschênes: Je pense que la formule est appelée à évoluer avec le temps, et c'est ce qui s'est passé sous mon administration; de façon non officielle, des catégories d'accidents se sont créées. En vertu de la nouvelle loi, si je comprends bien, la formule sera déterminée par les règlements.

Le système que nous avons établi avec le temps consistait en ceci. Pour les petits ou les très petits accidents, nous recevons le rapport des personnes concernées par téléphone ou autrement, et nous procédons à ce que nous appelons une vérification au bureau. C'est tout ce qui est nécessaire dans les

[Texte]

there is not much merit in going further, unless there is a formal request.

I do not know how many of those are done now, but I think it may be 200 or 300. Since it is not a formal report, there is no need to go through the involved party process, and that saves a lot of time. Gradually, these things can evolve, and you can set standards for the type of investigation you would carry out. I remember we established at one time guidelines for when we should be holding public inquiries, and we were trying to follow these guidelines. I think it can be handled, but gradually.

Mr. Wilbee: The other area we have been talking a lot about, particularly this morning, is the dissenting part of the report. In other words, a big problem now is disagreement in the board. How do you think dissenting opinions should be presented, as a paragraph, as a separate report, or to the media? What would you suggest?

Mr. Deschênes: When that was first raised, I stated the principle that I felt it was a right of a member to dissent. I think we discussed how that dissent should come out. I do not think we resolved it.

In the NTSB they are so strong on the probable cause statement, the dissent is usually that they would write the probable cause in this manner and in this manner, and that is it. It is a two paragraph thing.

I agree with Mr. Thorneycroft that once dissent has been made public, it should be finished, and it is made public because all reports for the board, as well as dissents, are made public. I do not see the dissenting judges of the Supreme Court going on the hustings to promote their dissent. I think that is going too far.

• 1655

Mr. Wilbee: I have a short question in completion. We have talked very briefly about trucking and some of the complications that are involved in regulating it. I do not think buses have been mentioned. Do you think bus accidents should be part of the mandate of this committee?

Mr. Deschênes: Even if there were jurisdiction, I would think twice about it, but I do not think there is jurisdiction federally to do it.

[Traduction]

circonstances. Nous confions cette information à notre ordinateur, en vue de nos analyses des tendances. Pour le reste, il n'est pas nécessaire d'engager d'autres procédures, à moins d'une demande officielle.

Je ne sais pas au juste combien il y en a dans cette catégorie, peut-être 200 à 300. Comme les rapports ne sont pas des rapports officiels, il n'est pas nécessaire de poursuivre les procédures avec les personnes concernées, et c'est une économie de temps. Le système se développe au fur et à mesure, et il finit par y avoir des normes qui s'appliquent aux diverses catégories d'enquêtes. A un certain moment, nous avons établi, par exemple, des directives touchant la tenue d'audiences publiques. Nous avons essayé de toujours nous en tenir à ces directives. Le système peut bien fonctionner, mais avec des rajustements au fur et à mesure.

M. Wilbee: Nous avons également beaucoup parlé ce matin de la partie du rapport réservée à la dissidence. Un des principaux problèmes actuels du bureau a trait aux avis dissidents. Selon vous, comment les opinions contraires devraient-elles être enregistrées? Sous la forme d'un paragraphe, d'un rapport distinct ou d'une communication médiocre? Quelle solution proposeriez-vous?

M. Deschênes: Lorsque la question a été abordée pour la première fois, j'ai indiqué qu'en principe, j'étais d'accord avec le droit d'un membre d'exprimer sa dissidence. Par la suite, nous avons discuté de la forme que devrait prendre cette proposition. Je ne pense pas que nous ayons trouvé une solution au problème.

Au NTSB tout est tellement axé sur l'énoncé de la cause probable que la dissidence porte habituellement sur la façon de rédiger la cause probable. C'est tout. C'est l'affaire d'un paragraphe ou deux.

Je suis d'accord avec M. Thorneycroft sur le fait qu'une fois que la dissidence est rendue publique, l'affaire doit être considérée comme terminée. Et la dissidence a été révélée parce que tous les rapports du bureau, y compris les avis contraires, ont été révélés. Les juges dissidents de la Cour suprême, me semble-t-il, ne battent pas la campagne pour promouvoir leur point de vue. Je pense que protester de cette façon, c'est aller trop loin.

M. Wilbee: J'ai encore une brève question à poser avant de terminer. Nous avons parlé très brièvement du camionnage et des complications qui entourent sa réglementation. Nous n'avons cependant pas mentionné les autobus, si je ne m'abuse. Selon vous, le mandat de ce Comité devrait-il porter également sur les accidents d'autobus?

M. Deschênes: Même s'il y avait compétence fédérale, et je ne crois pas que ce soit le cas, j'hésiterais à m'engager sur ce terrain.

[Text]

Mr. Wilbee: Should there be?

Mr. Deschênes: The provinces want to keep their own. Ask them.

The Chairman: As for this third-party report of the interested parties, you said you would try to do it by regulation. Do you think there should be any time limits for the interested parties in which to respond to the interim report?

Mr. Deschênes: There is nothing in the act or in the regulations about the time limit. We set it at the board. . . In some cases we gave a longer time—for instance, Gander, of course, had a longer period of time—and shorter reports had a shorter period of time.

The Chairman: So you did it as a matter of ad hoc policy, depending on the circumstances—

Mr. Deschênes: Yes.

The Chairman: —which is pretty reasonable.

Mr. Angus: I have just one quick area of questioning, and it is around the whole question of who is on the board and the process for selecting them. Forgive me, Mr. Deschênes, but I cannot remember whether, during your term as chairman, new members were appointed to the board. Were they?

Mr. Deschênes: Yes.

Mr. Angus: Were you, as chairman of the board, consulted by the government of the day in terms of the possible individuals who might be members of the board?

Mr. Deschênes: In one or two cases it was mentioned to me that there was an intent to appoint so and so; in other cases I was told they had been appointed.

Mr. Angus: In the cases where you were given notice, basically, it was just that; it was not—

Mr. Deschênes: It was more than that. Out of the nine or ten, I would say three or four had been mentioned to me.

Mr. Angus: Given the number of questions we have had for you and for Mr. Thorneycroft and that we will have for others about what type should be on the board, do you see us trying to develop a different process? Right now it is an Order in Council appointment. It comes through the Minister of Transport in terms of who is appointed. Should we develop some other mechanism to have a more public process, particularly at the beginning where one would assume we are appointing a brand-new board with brand-new people who may or may not have had previous involvement in any of the boards we are drawing from in terms of responsibilities?

This is a non-partisan board. This is not exactly something that is designed to implement a government economic policy or a philosophical approach; it is a board with a very specific job: to protect the workers and the public in transportation, to learn from accidents. Have you thought about that as part of the whole situation?

[Translation]

M. Wilbee: Devrait-il y avoir compétence fédérale?

M. Deschênes: Les provinces tiennent à leur compétence propre. Posez-leur la question.

Le président: Pour ce qui est du rapport des tierces parties intéressées, vous allez essayer, avez-vous indiqué, de procéder par règlement. Devrait-il y avoir un délai précis dans lequel les parties intéressées devraient faire connaître leurs réactions au rapport provisoire?

M. Deschênes: La loi ou les règlements ne font aucune allusion à un délai quelconque. Au bureau. . . Dans certains cas, nous avons accordé un délai assez long—par exemple dans le cas de Gander—lors de rapports plus courts, nous avons raccourci la période.

Le président: Vous avez donc adopté une politique ponctuelle, en tenant compte des circonstances. . .

M. Deschênes: En effet.

Le président: . . . ce qui me semble raisonnable.

M. Angus: Mes questions se rattachent à un domaine assez illimité, la composition du bureau et le processus de sélection. Je m'excuse, monsieur Deschênes, mais je n'arrive pas à me souvenir si, au cours de votre mandat en tant que président, il y a eu de nouveaux membres de nommés.

M. Deschênes: Il y en a eu.

M. Angus: En tant que président du bureau, avez-vous été consulté par le gouvernement de l'époque sur les candidats possibles?

M. Deschênes: Dans certains cas, j'ai été informé qu'il était question de nommer telle ou telle personne; dans d'autres, j'ai simplement été avisé des nominations.

M. Angus: Lorsque vous avez été informé d'avance, vous n'avez été qu'informé justement. . .

M. Deschênes: Je dirais que sur les neuf ou dix, il y en a eu trois ou quatre au sujet desquels j'ai été informé.

M. Angus: Compte tenu du nombre de questions que nous vous avons posées, que nous avons posées à M. Thorneycroft et que nous poserons à d'autres, au sujet de la composition du bureau, devrions-nous, selon vous, modifier la façon de procéder? Actuellement, ces nominations sont effectuées par décret du conseil. Et elles passent par le ministre des Transports. Devrions-nous rendre davantage public le processus, surtout dans les circonstances actuelles, alors que nous constituons un tout nouveau bureau, formé de nouvelles personnalités qui ont pu ou non être membres d'autres organismes dont certaines des responsabilités sont regroupées ici?

Le bureau doit être non partisan. Il ne doit pas avoir pour tâche de faire appliquer une politique économique ou une orientation quelconque du gouvernement; il doit effectuer un travail précis: protéger les travailleurs et le public dans le domaine des transports et tirer la leçon qui s'impose des accidents. Avez-vous songé à cet aspect particulier de la question?

[Texte]

Mr. Deschênes: The only thought I have about that, I guess, is the process that is followed regarding the appointment of judges. If I understand correctly, there is a standing committee of the Canadian Bar Association in each province that is consulted by the government before appointing a judge. I do not know their exact terms of reference; it is merely consultation. So likewise it is possible that you could have a system where the government would consult the industry or certain groups within the industry: we intend to appoint so and so; do you have anything to say or do you have suggestions?

Mr. Tobin: Going back to the original matter of the division of responsibility of the board, Mr. Deschênes said that at one point he had recommended, when he endorsed the recommendation of a multi-modal agency, three members per mode for a total of nine. Of course, I presume we are excluding pipeline here in your recommendation.

You said earlier you were not quite clear on whether or not you thought five was better than nine or whether you changed your mind because of your own. . . I think you used the words: "Of course, I did not have the experience then that I have now."

• 1700

Mr. Deschênes: Correct. I think I said that I would favour a smaller board. The exact number I am not sure of.

Mr. Tobin: Given the experience you have now versus writing the recommendation purely from an academic study point of view, is the difficulty in the number of the board or in clearly defining the roles and responsibilities? I would take from your support of the definition of responsibilities now contained in Bill C-2, which you support, clearly defining the responsibilities of the chairman versus the board members that. . . Providing that definition stays in place—it is very clear, there can be no argument, it is written there in black and white, there will be no battles over what is meant because it is clearly articulated—would you have a problem with having nine members rather than five, or having two for each mode?

Mr. Deschênes: The only problem would be a question of extending the time. If you have more people on the board, of course it takes longer to arrive at a resolution of problems.

Mr. Tobin: But you do not see it as being unworkable; in other words, having more than one point of view come to bear on problems in a particular mode?

Mr. Deschênes: That is correct.

The Chairman: We have nine here right now.

Mr. Tobin: Yes, but you and I alone can start a war.

[Traduction]

M. Deschênes: Le seul parallèle que je peux faire, c'est le parallèle avec la nomination des juges. Si je comprends bien, il y a un comité permanent de l'Association du Barreau canadien dans chaque province qui est consulté par le gouvernement avant la nomination d'un juge. Je ne sais pas quel est son mandat exact, mais il y a consultation. De même, dans le cas présent, le gouvernement pourrait consulter l'industrie ou certains groupes appartenant à l'industrie. Il pourrait indiquer son intention de procéder à une nomination et demander des réactions ou des suggestions.

M. Tobin: Pour revenir à la question de la répartition des pouvoirs du bureau, M. Deschênes a indiqué qu'à un certain moment, il a recommandé, lorsqu'il a appuyé la suggestion de créer un organisme chargé de plusieurs modes de transport, trois membres par mode, pour un total de neuf. Je suppose que les pipelines n'étaient pas inclus.

Plus tôt aujourd'hui, vous avez laissé entendre que cinq serait peut-être préférable à neuf, ou que vous avez changé d'avis à ce sujet à cause. . . Vous avez dit, je crois: «Évidemment, je n'avais pas à cette époque l'expérience que j'ai maintenant.»

M. Deschênes: C'est exact. Je déclare être en faveur d'un bureau de taille plus réduite. Je ne sais pas exactement de combien de membres.

M. Tobin: Compte tenu de l'expérience pratique que vous avez maintenant par rapport aux connaissances strictement théoriques que vous aviez au moment de faire votre première recommandation, le problème tient-il, selon vous, au nombre de membres qui doivent composer le bureau ou à la définition claire des rôles et des responsabilités de chacun? Vous avez dit être d'accord avec la définition des responsabilités qui se trouve actuellement dans le projet de loi C-2; les pouvoirs du président, par rapport à ceux des autres membres du bureau, y sont clairement établis. . . Si cette définition est maintenue—elle est très claire, elle ne prête pas à discussion, elle est écrite noir sur blanc, il n'y aura pas de désaccord sur son interprétation—allez-vous continuer de vous opposer au neuf, par rapport au cinq, ou à l'idée de nommer deux membres par mode?

M. Deschênes: Le seul problème qui persisterait serait le problème du temps. Plus il y aurait de membres au bureau, plus il faudrait de temps à en arriver à des conclusions.

M. Tobin: Vous ne pensez pas cependant que le système ne pourrait pas fonctionner; en d'autres termes, il pourrait y avoir plus d'un point de vue sur des problèmes touchant un mode.

M. Deschênes: Oui.

Le président: Il y a neuf membres actuellement.

M. Tobin: Oui, mais nous pouvons commencer une guerre à deux.

[Text]

The Chairman: Do not let me interfere. Just keep going.

Mr. Deschênes: Yes, it is workable certainly, but it is a bit more complex, and a bit more costly, I suppose.

Mr. Comuzzi: Mr. Deschênes, the question I am going to ask now has to do with safety, but it is going to take me a minute or so to develop the question and it goes beyond including the word "safety" in the name of the bill. My friend alluded to it, but I would like to come back to it.

When I reread the legislation again this morning and tried to flow it through jurisdictionally, I guess, the problem that appeared was that there was a lack of understanding of the roles, and maybe rightfully so because of the wording of the bill, or lack of understanding of the wording of the bill regarding some of the board members thinking they could investigate and they should not have or whatever the case may be. With that in mind, the way I read it this morning in rereading the bill, the fundamental question as to jurisdiction is that accident investigation has a very narrow application and the duty or the main object of the board is to investigate and report its findings to improve transportation safety and they can make recommendations only on safety, and they can make recommendations only on safety that results from transportation accidents. At that point it did not say transportation occurrences. I will go back to that in a moment.

When I read through the definitions clause again, transportation occurrence, subject to what you think, includes accidents and incidents and situations and conditions. If the intent of the legislation is to address safety, I do not see us being able to do that with the present wording of the bill and how it gives the board its powers to act. I would be interested in your comments on that, Mr. Deschênes.

I think what we have been trying to do is to develop the proper wording so there can be no misinterpretation by board members, whether we have 5, 9, or 19. That is what I read through it this morning, and I would be interested in your comments.

Mr. Deschênes: With respect to the jurisdiction of the board to investigate things other than accidents or incidents, we felt pretty comfortable under the previous act, the current act, which has the same wording. We could go quite far. We did the Wawa triangle study, for instance. We did a study on fatigue, about which of course we had learned a lot from accidents. When I left there was a start of a study of pilots qualified for VFR pushing the weather into IFR circumstances. That is ongoing.

[Translation]

Le président: Ne vous occupez pas de moi. Poursuivez.

M. Deschênes: Le système serait applicable, mais il serait plus complexe et plus coûteux.

M. Comuzzi: Monsieur Deschênes, la question que je vais vous poser maintenant a trait à la sécurité, mais je dois auparavant l'expliquer, parce qu'elle n'a pas trait seulement au fait d'inclure le mot «sécurité» dans le titre du projet de loi. Mon collègue y a fait allusion, mais j'aimerais y revenir.

J'ai relu la loi une fois de plus ce matin, en essayant de voir comment les diverses compétences se regroupaient, et j'ai constaté qu'il pouvait y avoir confusion au niveau des rôles des intervenants. C'est dû au libellé du projet de loi, qui n'est pas très clair en ce qui concerne les membres du bureau. Certains pourraient se demander s'ils doivent ou non faire enquête dans des cas particuliers. De la façon dont je comprends le projet de loi après l'avoir réexaminé ce matin, le principal problème touchant la compétence est qu'une enquête sur un accident peut avoir un champ très limité. Nous savons que le principal devoir du bureau est de faire enquête et de faire rapport de ses conclusions afin d'améliorer la sécurité dans les transports. Il ne peut faire de recommandations que sur la sécurité et, même là, il faut que ce soit à la suite d'accidents de transport. Il s'agit bien d'accidents de transport. J'y reviendrai.

À l'article des définitions, accident de transport est décrit comme incluant les accidents, les incidents, les situations et les conditions. Si l'objet de la loi est directement relié à la sécurité, je ne vois pas comment nous pouvons le réaliser avec le libellé actuel et les pouvoirs qu'il confère au bureau. Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez, monsieur Deschênes.

Ce que nous essayons de faire, c'est trouver un libellé qui ne puisse pas être mal interprété par les membres du bureau, qu'ils soient au nombre de cinq, neuf ou dix-neuf. C'est ce que j'ai compris en relisant le projet de loi ce matin. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Deschênes: Pour ce qui est de la compétence du bureau touchant les enquêtes sur des événements autres que des accidents ou des incidents, nous nous estimions en assez bonne posture avec la loi antérieure, ou la loi en vigueur, qui avait un libellé semblable. Nous pouvions aller assez loin. C'est ainsi que nous avons pu procéder à l'étude sur le triangle Wawa, par exemple. Nous avons procédé à une autre étude sur la fatigue, au sujet de laquelle nous avions déjà beaucoup appris lors de nos enquêtes sur les accidents. À mon départ, il y avait une amorce d'étude sur les pilotes qualifiés pour les VFR, qui étiraient les choses pour que les IFR s'appliquent. Cet effort se poursuit.

[Texte]

[Traduction]

• 1705

From a series of accidents and the computer base, which is there now, you can do a lot of work, but that does not mean you go to an operator to see how he operates his shop. That we would do in the case of an accident investigation. For instance, in one of our first major accidents, the Wapiti accident, we were not satisfied that the failure of the pilot was the sole explanation, and we went back to the company management.

Mr. Comuzzi: You feel comfortable then, Mr. Deschênes, that the required jurisdiction is there in the other act, and that it is not a problem.

Mr. Deschênes: Yes.

Mr. Angus: I have a supplementary question, Mr. Chairman. To your knowledge has anybody ever challenged the right of the Aviation Safety Board to do those broadened inquiries?

Mr. Deschênes: I do not recall any.

Mr. Angus: I do not know why they would.

Mr. Comuzzi: What would your interpretation be, Mr. Deschênes if there were a challenge to that? If someone said you did not have the jurisdiction to do what you are doing, what would you do?

Mr. Angus: He does not have to worry about that anymore.

The Chairman: I think they would be in court.

On behalf of the committee members I want to thank you very much for your evidence this afternoon, for your written brief, for your very succinct answers. I know your blend of experience and practical common sense is going to help the committee in its deliberations. Thank you very much.

Committee members, colleagues, I want to thank you for your co-operation. This committee will stand adjourned until 9.30 a.m. Thursday, when we will hear the members of the Civil Aviation Board.

It is now 5 p.m. The meeting is adjourned.

À partir d'une série d'accidents et de la base de données qui existe actuellement, il est possible de faire beaucoup de travail, ce qui ne signifie pas qu'il faille visiter chaque personne afin de voir comment elle arrange ses affaires. Nous ne faisons ce genre de chose que lorsque nous enquêtons sur des accidents. Par exemple, dans un des accidents majeurs que nous avons examinés, l'accident de Wapiti, nous n'avons pas accepté comme seule explication la faute du pilote; nous sommes allés jusqu'à la direction de la compagnie.

M. Comuzzi: Vous vous estimez donc en bonne posture, monsieur Deschênes, pour ce qui est de la compétence qui vous est donnée dans le cadre de l'autre loi.

M. Deschênes: Oui.

M. Angus: J'ai une question complémentaire, monsieur le président. À votre connaissance, quelqu'un a-t-il jamais contesté le droit du Bureau de la sécurité aérienne de procéder à ces enquêtes approfondies?

M. Deschênes: Pas à ma connaissance.

M. Angus: Je ne vois pas pourquoi quelqu'un l'aurait fait d'ailleurs.

M. Comuzzi: Quelle serait votre interprétation, monsieur Deschênes, si quelqu'un contestait votre compétence, faisait valoir que vous n'avez pas le droit de procéder comme vous le faites?

M. Angus: La question ne se pose plus.

Le président: Il faudrait qu'il passe par les tribunaux.

Au nom des membres du Comité, je tiens à vous remercier de votre témoignage de cet après-midi, de votre mémoire écrit et de vos réponses concises. Le mélange d'expérience et de sens pratique que vous avez apporté au Comité lui sera sûrement très utile au cours de ses délibérations. Merci beaucoup.

Membres du Comité, chers collègues, je vous remercie de votre coopération. Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9h30, jeudi, où les témoins seront les membres de la «Civil Aviation Board».

Il est 17 heures. La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Canadian Aviation Safety Board:

Ken Thorneycroft, Chairman;

Ken Johnson, Executive Director.

Individual:

Bernard Deschênes, Q.C.

TÉMOINS

Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:

Ken Thorneycroft, président;

Ken Johnson, directeur exécutif.

À titre individuel:

Maitre Bernard Deschênes, c.r.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, May 4, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le jeudi 4 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 4, 1989

(4)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Acting Member present: Jean-Luc Joncas for Charles Langlois.

Other Member present: Stan Keyes.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Aviation Safety Board: Norman Bobbitt, Member of the Board; Les Filotas, Member of the Board; Ross Stevenson, Member of the Board.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 1:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(5)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Acting Members present: Jean-Luc Joncas for Charles Langlois; Stan Keyes for Brian Tobin.

Other Member present: Ray Skelly.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Aviation Safety Board: William MacEachern, Member of the Board; Bruce Pultz, Member of the Board; Frank Thurston, Member of the Board; Arthur Portelance, Member of the Board.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 4 MAI 1989

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Membre suppléant présent: Jean-Luc Joncas remplace Charles Langlois.

Autre député présent: Stan Keyes.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: Du Bureau canadien de la sécurité aérienne: Norman Bobbitt, membre du Bureau; Les Filotas, membre du Bureau; Ross Stevenson, membre du Bureau.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 h 05, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre aujourd'hui à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(5)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Membres suppléants présents: Jean-Luc Joncas remplace Charles Langlois; Stan Keyes remplace Brian Tobin.

Autre député présent: Ray Skelly.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: Du Bureau canadien de la sécurité aérienne: William MacEachern, membre du Bureau; Bruce Pultz, membre du Bureau; Frank Thurston, membre du Bureau; Arthur Portelance, membre du Bureau.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

It was moved by Maurice Dionne, seconded by Joe Comuzzi,—That, due to the urgency of the matter, namely the imminent destruction of VIA Rail, that at the earliest possible moment hearings be suspended on Bill C-2, and that Denis de Belleval be invited before the Committee to explain why VIA Rail is being decimated.

And debate arising thereon;

By unanimous consent, it was agreed,—That the witnesses be now heard.

The witnesses made statements and answered questions.

Debate was resumed on the motion of Maurice Dionne that Denis de Belleval be invited to appear before the Committee on the matter of VIA Rail.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

At 5:33 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Maurice Dionne, appuyé par Joe Comuzzi, propose,—Qu'en raison de l'urgence de la question, à savoir l'imminente destruction de VIA Rail, les audiences portant sur le projet de loi C-2 soient interrompues dans les plus brefs délais, et que Denis de Belleval soit invité à comparaître devant le comité pour expliquer ce qui motive la décimation de VIA Rail.

Un débat s'engage sur la motion;

Par consentement unanime, il est convenu,—Que les témoins soient maintenant entendus.

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

Le Comité reprend le débat sur la motion de Maurice Dionne, à savoir que Denis de Belleval soit invité à comparaître devant le Comité au sujet de VIA Rail.

Après plus ample débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

À 17 h 33, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, May 4, 1989

• 0930

The Chairman: We have a quorum for hearing evidence and we have a full morning's business, so I hope you can take your seats and we can start.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I have a point of order, once you are ready to sort us out.

The Chairman: We are here to be sorted. We have more than enough to be sorted. What is your point of order, Mr. Angus?

Mr. Angus: Mr. Chairman, just because of events of the last 24 to 48 hours regarding VIA Rail, I would like to recommend that at the earliest appropriate moment this committee seize itself of the matter of the future of rail passenger service and enter into a fairly lengthy examination of the issue, perhaps inviting the new president of VIA Rail and the board to come to us and tell us how they are going to deal with the budget constraints—

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): And the old one.

Mr. Angus: —and perhaps Mr. de Belleval. I know normally we would do this in steering committee and I would be quite happy to refer it there, but I think it is important, because when we were doing our initial introductions it was clear that a number of members on this committee were very concerned about rail passenger services. I think it is our job, our responsibility as the transport committee, to review those kinds of decisions.

Mr. Benjamin: We have their annual report too for 1988.

The Chairman: We have their annual report; we have estimates. Obviously we have considered VIA Rail in the past and obviously we will be considering it in the future. We know from a previous steering committee meeting, approved by the committee, the first order of business is TAIB, and we have witnesses here today.

Mr. Angus: I do not want to disrupt that.

The Chairman: And I say let us discuss this. Can you imagine what Mr. Nielsen feels about that, continuing a study over in Hull for the next two to three weeks, morning, noon, and night?

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 4 mai 1989

Le président: Nous avons le quorum et, comme notre ordre du jour est très chargé ce matin, je vous invite à prendre vos places afin que nous puissions ouvrir la séance.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Dès que nous commencerons, j'aimerais invoquer le Règlement.

Le président: Selon le décompte, nous sommes certainement assez nombreux pour commencer. La parole est à vous, monsieur Angus; qu'avez-vous à nous dire?

M. Angus: Monsieur le président, étant donné les événements des dernières 48 heures au sujet de Via Rail, j'aimerais recommander que notre comité se penche le plus tôt possible sur la question de l'avenir du transport des passagers par chemin de fer. Je proposerais même que nous étudions la question de façon très poussée, et que nous invitions peut-être le nouveau président de Via Rail et son conseil d'administration à témoigner devant nous afin qu'ils nous disent ce qu'ils vont faire compte tenu des compressions budgétaires. . .

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Ainsi que l'ancien président.

M. Angus: . . . et peut-être aussi M. de Belleval. Je n'ignore pas qu'il est de règle de faire ce genre de remarque au comité de direction, et je serais d'ailleurs très heureux de renvoyer la question à ce dernier, mais il m'apparaît important de soulever ce point ici car, dans les conversations que j'ai entendues avant le début de la séance, j'ai remarqué qu'un certain nombre de membres de notre comité sont préoccupés par le sort du transport des passagers par chemin de fer. A mon avis, en tant que comité des transports, il nous incombe de réexaminer ce genre de décisions.

M. Benjamin: Nous devons aussi étudier le rapport annuel de Via Rail pour 1988.

Le président: Nous devons étudier le rapport annuel et les prévisions budgétaires. Nous avons déjà étudié la situation de Via Rail dans le passé, et il ne fait aucun doute que nous devons le faire aussi à l'avenir. Cela dit, étant donné ce que nous avons décidé lors d'une réunion du comité de direction, nous devons d'abord étudier le projet de loi concernant le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport, et à cette fin, nous allons entendre certains témoins aujourd'hui.

M. Angus: Je ne veux pas vous mettre des bâtons dans les roues.

Le président: Voyons un peu. Pouvez-vous vous imaginer ce que M. Nielsen pense de cela, étant donné l'étude très intensive qu'il effectuera là-dessus au cours des deux ou trois prochaines semaines?

[Text]

Mr. Angus: Why bother?

The Chairman: You pose the interesting question and my instinct says that yes, we obviously have to look at this. I just think in view of the TAIB bill before us now perhaps it is a little premature even though it is very much high profile and I would say there should be more in the House of Commons perhaps. I understand your point. I would just like to have it considered by the steering committee and not take too much time this morning.

Mr. Angus: I agree.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Mr. Chairman, I agree with what you are saying, that it ought to be considered by the steering committee; but we agree that we should, if we can without interrupting the study of the TAIB bill, have a look. Perhaps we will discuss it in the steering committee. It may be a question of setting up a session rather than diverting attention away from this bill at some point downstream on VIA Rail, and in a way that would not interrupt the work of the committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, because I already have your letter, which I think you have given to the clerk and perhaps other members, about the wish to go to the St. Lawrence Seaway. I understand your point, and we will definitely consider it in the steering committee, because I myself have been reading the newspapers with a great deal of interest, the same as all of us have been, and—

Mr. Tobin: Do you take the train home on weekends, Mr. Chairman?

The Chairman: I would like to know some of the rationale for some of the decisions that have been made, especially where I have VIA Rail going through the heart of my riding. If that is fine, Mr. Angus, we can continue.

We were here last week and we know we have an interesting situation today, with board members of CASB coming before us. I know memoranda have been circulated to all members and I have a whole pile of information, very interesting statements, reviewing some of the history of letters that board members have written to the clerks of the Privy Council and to previous Ministers of Transport. The whole intent of this exercise was to make sure that we heard from the different points of view, having heard the chairman and the past-chairman last week. There was never any attempt by this committee, as discussed in the steering committee, that we were going to preclude anybody. It was thought that we would have a person come expressing a point of view of a majority of the board members, and another person come to express a point of view of the minority of the board members, with

[Translation]

M. Angus: Pourquoi se donner tant de peine?

Le président: Vous avez posé une question très juste cependant, et spontanément, moi aussi je suis d'avis qu'il faut étudier le sujet. Cependant, étant donné le projet de loi concernant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport dont nous sommes saisis, il est peut-être un peu trop tôt pour aborder la question, même si elle est très d'actualité, et je suis aussi d'avis qu'il faut attendre que la Chambre des communes en ait délibéré. Je comprends votre préoccupation mais je préférerais que le comité de direction se penche en premier sur la question et que nous n'y consacrons pas beaucoup de temps ce matin.

M. Angus: Je suis d'accord.

M. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Monsieur le président, j'estime moi aussi que le comité de direction devrait d'abord étudier le sujet; mais nous devrions peut-être en parler brièvement si cela n'interrompt pas trop notre étude du projet de loi concernant le Bureau d'enquêtes. Peut-être en discuterons-nous aussi au sein du comité de direction. Peut-être aussi pourrions-nous consacrer toute une séance à Via Rail plutôt que de rogner sur le temps que nous devons consacrer au projet de loi. Ainsi, nous n'interromprions pas le travail du comité là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Tobin. J'ai en main la lettre où vous nous demandez d'aller à la voie maritime du Saint-Laurent, lettre que vous avez aussi je crois remise au greffier et peut-être à d'autres membres du comité. Je comprends votre remarque, et nous examinerons certainement cette question au sein du comité de direction car j'ai moi-même lu des articles de journaux là-dessus avec beaucoup d'intérêt, tout comme tous les autres membres d'ailleurs, et...

M. Tobin: Monsieur le président, prenez-vous le train pour entrer chez vous les fins de semaine?

Le président: J'aimerais bien savoir sur quoi on s'est fondé pour prendre certaines décisions, surtout compte tenu du fait que Via Rail passe en plein milieu de ma circonscription. Si cela répond à vos préoccupations, monsieur Angus, nous allons poursuivre.

Nous avons déjà siégé la semaine dernière, et aujourd'hui, la séance s'annonce certainement intéressante, étant donné la présence de témoins représentant le Bureau de la sécurité aérienne. Des mémoires ont été distribués à tous les membres, et je dispose d'une liasse de documents—des déclarations très intéressantes—où l'on établit les circonstances dans lesquelles des membres du Bureau ont envoyé des lettres aux greffiers du Conseil privé ainsi qu'aux précédents ministres des transports. L'objectif de nos audiences est d'entendre des points de vue différents sur la question, à cette fin, la semaine dernière nous avons entendu le témoignage du président et de son prédécesseur. Au comité de direction, nous avons bien établi qu'il ne fallait pas exclure qui que ce soit. Nous avons ainsi pensé que quelqu'un pourrait exprimer le point de vue de la

[Texte]

participants supplementing anything that spokesperson would say. That is how I understood our decision.

So I would like to call Mr. Bobbitt to the table with any of his friends. I know Mr Bobbitt has written and has I think perhaps a statement, but perhaps he will verbalize it. I do not know who else is to appear. I know Mr. Filotas circulated yesterday to the chairman and members of the committee a document that I have in my hand. That is a letter addressed to the committee with appendices or attachments, and I think to get underway that is the way we should do it. The intent of the board, and hopefully the intent of the committee, just to give us a rough guideline, is that I hope we can conclude this phase at this stage by 12.30 p.m. today. That is three hours.

• 0935

Mr. Tobin: Just to clarify the witnesses today, are the witnesses—we have five—appearing separately today? Are they appearing in groups of those who are for or opposed to the bill? What is the drill? I see Mr. Bobbitt is at the table. I see Mr. Filotas in the back; his name is not on the list. I do not know what—

The Chairman: Mr. Tobin has a good point. These names in our agenda are listed as they were received, or some indication to the clerk. The thought was that there would be an expression of those in the minority of the board with other people who wanted to supplement what Mr. Bobbitt might like to say, and then there would be the spokesperson and others if so. . . I do not even know if all these people are in the room.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, you quite rightly identify a minority and a majority with respect to a particular accident, which is Gander. I do not know that on the question of this bill there is a minority or a majority. It seems to me there is a question of being for or against the bill versus the Gander crash. In other words, what I am saying is that some people who are in the minority in terms of Gander may be in the majority in terms of being for or against the bill.

The Chairman: I understand your point, and it was just for some identification of what group was appearing with their other members.

Mr. Tobin: We can proceed. I was just wondering if they were appearing singularly or—

The Chairman: I think how they feel about this bill will come out in their evidence, using some of their experience as to whether they think the bill clarifies the problems they ran into, be they Gander or other problems, in the previous bill.

[Traduction]

majorité des membres du Bureau, et quelqu'un d'autre les idées de la minorité, avec la possibilité que d'autres participants ajoutent aux témoignages du porte-parole, le cas échéant. C'est tout au moins mon interprétation de notre décision.

J'aimerais donc maintenant demander à M. Bobbitt de bien vouloir s'approcher de la table des témoins avec les collaborateurs de son choix. M. Bobbitt a rédigé une déclaration, mais peut-être voudra-t-il nous la lire. J'ignore qui d'autre doit témoigner. Je sais cependant que hier, M. Filotas a envoyé un document au président et aux membres du comité, et je l'ai d'ailleurs en main. Il s'agit d'une lettre comportant des annexes, et je crois que c'est ainsi que nous devrions procéder. J'espère que les témoins et les membres du comité pourront terminer leur travail vers 12h30 aujourd'hui. Cela nous donne trois heures.

M. Tobin: J'aimerais un éclaircissement au sujet des témoins; est-ce qu'ils doivent témoigner séparément ou ensemble? Sont-ils regroupés selon qu'ils sont pour ou contre le projet de loi? Comment procède-t-on? Je vois que M. Bobbitt est à la table. Je vois aussi M. Filotas assis à l'arrière, mais son nom ne figure pas sur la liste. Je ne sais pas. . .

Le président: Vous avez raison de soulever cela. Les noms ont été inscrits à l'ordre du jour selon l'ordre dans lequel leur demande est arrivée, ou selon les indications données au greffier. Nous avons pensé donner l'occasion au groupe minoritaire du Bureau de s'exprimer le cas échéant, en plus de M. Bobbitt, après quoi nous pourrions passer aux représentants et à d'autres personnes. . . J'ignore même si tous ces gens sont dans la salle.

M. Tobin: Monsieur le président, vous avez raison de parler d'une minorité et d'une majorité en ce qui concerne un accident précis, celui de Gander. Cependant, au sujet du projet de loi que nous étudions présentement, il n'existe pas à une connaissance un tel clivage. A mon avis, il faut faire la distinction entre le projet de loi et l'accident de Gander. Autrement dit, certaines personnes peuvent être minoritaires pour ce qui est de Gander et être dans la majorité en ce qui concerne leur position vis-à-vis du projet de loi.

Le président: Je comprends ce que vous voulez dire. Il s'agissait seulement de savoir quel groupe témoignait avec d'autres membres.

M. Tobin: Nous pouvons poursuivre. Je me demandais seulement si les témoins sont regroupés ou si chacun témoigne séparément. . .

Le président: La position des témoins vis-à-vis du projet de loi ressortira pendant leurs témoignages car ils pourront dire si d'après eux le projet de loi permet d'éviter les problèmes qu'ils ont connus, que ce soit au sujet de l'enquête sur l'accident de Gander ou d'autres encore, en raison de la loi précédente.

[Text]

Mr. Bobbitt, I think you were here the other day. Would you just briefly give your background. Then I think you are going to refer to your submission, and then we will have the questions and answers.

Mr. Norman Bobbitt (Member, Canadian Aviation Safety Board): I will give you a bit on my background, and then I would like to make a brief opening statement. I started my career as a fisherman in Mutton Bay on the lower north shore of Quebec. I came to Montreal in 1959.

The Chairman: Is that close to Baie Comeau?

Mr. Bobbitt: East of Baie Comeau, near Blanc-Sablon.

The Chairman: Near Rivière-au-Tonnerre. I used to work there.

Mr. Tobin: Closer to Newfoundland.

Mr. Bobbitt: That is right.

Mr. Tobin: Labrador, I should say.

Mr. Bobbitt: I came to Montreal in 1959. I started to work in a factory at that time. I went to school at night. I continued my education. I received a bachelor of science degree in physics and math from Sir George Williams University in 1967. I continued graduate studies at Carleton and obtained a master of engineering degree in aeronautical engineering in 1971. I had completed pilot training with the military during that period. This was through the reserves, but pilot training with the regular force. In 1971 I joined the National Research Council as a research pilot and did research mainly in atmospheric areas.

• 0940

In 1976 I left the National Research Council and returned to the lower north shore to take up a senior position with the local school board there. I remained there until 1983, at which time I returned to Montreal and became a full-time student for a while. I obtained a master of arts degree in public policy and public administration from Concordia University in 1985. I was appointed to the Canadian Aviation Safety Board in 1985.

The Chairman: Mr. Bobbitt, would you like to go over your opening statement. You have also suggested specific amendments to the bill.

Mr. Bobbitt: I would like to present a statement, Mr. Chairman. It is quite short.

Monsieur le président, membres du Comité, je suis très heureux d'avoir l'occasion aujourd'hui de vous rencontrer.

I believe that with my experience, having been on the Canadian Aviation Safety Board since 1985, and my background in public policy, I will be able to offer some suggestions to assist the committee. In particular I want to

[Translation]

Monsieur Bobbitt, je crois que vous étiez ici l'autre jour. Pouvez-vous nous parler brièvement de vos antécédents? Ensuite, vous pourrez faire votre exposé, et après nous passerons aux questions.

M. Norman Bobbitt (membre, Conseil canadien de la sécurité aérienne): Je vais vous donner quelques renseignements sur moi, après quoi j'aurai une brève déclaration à faire. J'ai d'abord exercé le métier de pêcheur à Baie-des-Moutons sur la basse Côte-Nord du Québec. Je suis ensuite allé à Montréal en 1959.

Le président: Est-ce que c'est près de Baie Comeau?

M. Bobbitt: C'est à l'est de Baie Comeau, près de Blanc-Sablon.

Le président: Près de Rivière-au-Tonnerre. J'ai déjà travaillé là.

M. Tobin: C'est plus près de Terre-Neuve.

M. Bobbitt: C'est exact.

M. Tobin: Du Labrador, devrais-je dire.

M. Bobbitt: Je suis venu à Montréal en 1959. J'y ai d'abord travaillé en usine le jour et suivi des cours le soir. J'ai obtenu un baccalauréat ès sciences en physique et en mathématiques à l'université Sir George Williams en 1967. J'ai poursuivi mes études supérieures à l'université Carleton et y ai obtenu une maîtrise en génie aéronautique en 1971. Pendant cette période, j'ai aussi reçu ma formation de pilote militaire dans la réserve, mais j'ai suivi mon entraînement comme tel dans les forces armées régulières. En 1971, je suis entré au Conseil national des recherches comme pilote de recherche et je me suis surtout consacré aux questions liées à l'atmosphère.

En 1976, j'ai quitté le Conseil national des recherches et je suis retourné sur la basse Côte-Nord afin d'exercer des fonctions administratives au sein de la commission scolaire locale. J'y suis resté jusqu'en 1983, après quoi je suis retourné à Montréal pour étudier de nouveau à plein temps. J'ai obtenu une maîtrise ès arts en administration publique à l'université Concordia en 1985. La même année, j'ai été nommé au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le président: Monsieur Bobbitt, pouvez-vous maintenant nous faire votre déclaration. Je crois que vous avez aussi proposé des amendements très précis pour le projet de loi.

M. Bobbitt: Oui, monsieur le président, j'aimerais vous présenter un bref exposé.

Mr. Chairman, members of the committee, I am very happy to be here today to meet you.

Étant donné mon expérience comme membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne depuis 1985, et mes antécédents en tant qu'administrateur dans le secteur public, je crois être en mesure de faire certaines

[Texte]

ensure that the principle of the bill is not unknowingly compromised by either secondary clauses or a hidden agenda. The main principle of the bill is to create an independent board to advance transportation safety, as outlined in clause 7. However, if this principle is to be safeguarded this bill requires a number of amendments.

Clause 5 gives the chairman sweeping powers with respect to the personnel, financial and all other administrative matters. This clause also puts the chairman in absolute control of the work of the other board members. This would seem to negate the very concept of a board, compromising the principle of the bill that has received second reading in Parliament.

In contrast to clause 5, clause 8 appears to give certain powers to board members collectively. Is there a difference then between the collectivity of board members and the board? According to the definition in clause 2, apparently not. It is my respectful submission, Mr. Chairman, that the controlling powers given to the chairman by clause 5 would undermine the efforts of the other board members in discharging their duties outlined in clause 8. In any event, their duties are too narrowly cast to allow the board to meet the objectives set out in clause 7.

Paragraph 8(d) is noteworthy, in that the board may request the directors of investigations to carry out additional work. Even though the word "request" stands out, this may not be particularly important in itself, since one can go to clause 10 and find that the directors of investigations must respond to the board's request. Does this mean that if the board "requests", it shall be done? Maybe, but the final decision will not be made by the board or the directors. The final decision will be made by the chairman. The chairman will decide because of his exclusive authority with respect to controlling the purse strings.

Finally I would like to refer to clause 10, which gives exclusive authority to the directors of investigations. This is similar to a section in the CASB Act. According to the background information discussed in my written submission, this section was surreptitiously slipped into the act. Confusion over the interpretation of this section is at the root of the problems that have effectively crippled the Canadian Aviation Safety Board. We must not allow the same situation to develop in the Transportation Accident Investigation Board.

This bill must not be allowed to contain seemingly frivolous clauses that impinge upon the board's authority to carry out its objectives. This would undermine the very

[Traduction]

propositions utiles au comité. Je tiens en particulier à ce que le principe du projet de loi ne soit pas compromis par inadvertance, que ce soit par certaines dispositions secondaires ou par un calendrier caché. Le principe fondamental du projet de loi est la création d'un bureau indépendant ayant pour mission de promouvoir la sécurité des transports, comme l'indique l'article 7. Toutefois, si l'on veut qu'un tel principe soit sauvegardé, il faudra apporter certains amendements au projet de loi.

L'article 5 donne des pouvoirs considérables au président en ce qui concerne le personnel, les finances, et toutes les autres questions administratives. Ce même article accorde aussi au président un droit de regard absolu sur le travail des autres membres du Bureau. Or cela me paraît aller à l'encontre de la motion même du bureau et porte donc atteinte au principe du projet de loi, qui a déjà été présenté en deuxième lecture au Parlement.

Contrairement à l'article 5, cependant, l'article 8 reconnaît certains pouvoirs collectifs aux membres du Bureau. Y a-t-il une différence entre la collectivité des membres et le Bureau lui-même? Pas si on se reporte à la définition figurant à l'article 2. Toutefois, monsieur le président, à mon avis, le droit de regard absolu accordé au président par l'article 5 nuirait aux efforts des autres membres du Bureau pour ce qui est d'exercer leurs fonctions telles qu'elles sont définies à l'article 8. En tout état de cause, ces fonctions elles-mêmes sont définies de façon trop étroite pour que le Bureau puisse atteindre les objectifs établis à l'article 7.

Le paragraphe 8d) mérite qu'on s'y arrête, car il y est dit que le Bureau peut demander aux directeurs des enquêtes d'effectuer d'autres recherches. Bien qu'on utilise bien le terme «demander», ce n'est peut-être pas important en soi étant donné qu'on peut se reporter à l'article 10, où l'on verra que les directeurs des enquêtes sont obligés d'obtempérer à la demande présentée par le Bureau. Faut-il comprendre que si le Bureau «demande» quelque chose en ce sens, ce sera interprété comme un ordre? Peut-être, mais de toute façon, ce ne sont ni les membres du Bureau ni les directeurs des enquêtes qui ont le dernier mot. En effet, c'est le président qui décidera, et cela tient au fait qu'il détient un pouvoir exclusif en matière financière.

J'aimerais enfin me reporter à l'article 10 qui donne un pouvoir exclusif aux directeurs des enquêtes. Cette disposition est semblable à un article de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. D'après les renseignements que j'ai obtenus et dont j'ai fait mention dans mon mémoire, cet article a été inséré subrepticement dans la loi. Or, c'est l'interprétation confuse de cette disposition qui a été à la source des problèmes qui ont paralysé le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Nous ne pouvons permettre que la même situation se reproduise pour le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport.

Il faut empêcher que certaines dispositions apparemment anodines figurent dans le projet de loi si elles sapent l'autorité du Bureau et l'empêchent ainsi

[Text]

principle of the bill. To eliminate contradictions and inconsistencies that compromise the fundamental principle of the bill, I have proposed certain specific amendments. These are included with my submission deposited with the secretary.

• 0945

Les amendements que je viens de proposer, M. le président et membres du Comité, sont nécessaires pour sauvegarder le principe de ce projet de loi.

Merci.

The Chairman: Mr. Bobbitt, I want to thank you for your very short, succinct brief, and I commend it to other witnesses as we have deliberations on this bill and other matters. You certainly raised several interesting points, to say the least, along with your amendments. Your amendments are almost an amendment to the whole bill, as I look at them.

Mr. Bobbitt: I believe, Mr. Chairman, the amendments I have proposed are amendments that would safeguard the basic principles of the bill. The substantial amendment I am proposing is to clause 5, which gives basically all-exclusive powers to the chairman.

Mr. Tobin: Mr. Bobbitt, I agree with the chairman. The day before I reviewed the amendments you proposed to the bill, and taken in total they are a rather substantial package of amendments. As I understand it, you are literally arguing in your presentation, and as an extrapolation to your presentation through the proposed amendments you submit to the committee, that in your judgment this new board for the multi-modal agency in essence will be neutered because of the power both of the chairman and of the director of investigations. Are you seriously arguing before this committee that the board in effect would be—perhaps I use too strong a term—mere window-dressing?

Mr. Bobbitt: I do not believe that term is particularly too strong in these circumstances. What I am arguing before this committee, as I believe I have pointed out in the bill, is that what we have there is effectively a one-man commission with the appearance of being a board. I take this not only from all the information in the bill but also from my experience of being on the Canadian Aviation Safety Board over the past three and a half years.

Mr. Tobin: Mr. Bobbitt, that leads to my next question. You make the point that we ought not to make the mistake in this bill that was made in this CASB legislation. If we can put aside the Gander crash for a moment, because I think it is important to be somewhat objective here... Let us remove that. Let us forget that experience for a moment. We all know what happened there. In the general day-to-day working of the CASB board, notwithstanding—that is difficult to say, but notwithstanding—the Gander crash, are you telling this

[Translation]

d'atteindre ses objectifs. Cela nuirait au principe même du projet de loi. En conséquence, et pour éliminer les contradictions et les incohérences qui risquent de compromettre la raison d'être fondamentale du projet de loi, j'ai proposé certains amendements. On les trouvera dans les annexes de mon exposé que j'ai remis au greffier.

The amendments I have just suggested, Mr. Chairman and members of the committee, are necessary to safeguard the principle of the bill.

Thank you.

Le président: Monsieur Bobbitt, je tiens à vous remercier de votre mémoire très court, très succinct et je recommande aux autres témoins de vous imiter parce que nous devons délibérer sur ce projet de loi et sur d'autres questions. De toute évidence, vous avez soulevé plusieurs points intéressants, c'est le moins que je puisse dire, en présentant vos amendements. Si je les comprends bien, ils équivalent pratiquement à une modification de tout le projet de loi.

M. Bobbitt: Les amendements que j'ai proposés, monsieur le président, serviraient à sauvegarder les principes fondamentaux du projet de loi. L'amendement principal vise l'article 5, qui donne fondamentalement des pouvoirs exclusifs au président.

M. Tobin: Monsieur Bobbitt, je suis d'accord avec le président. J'ai étudié hier les amendements que vous proposez au projet de loi et, dans l'ensemble, ils sont très substantiels. Si je comprends bien, vous soutenez précisément dans votre exposé et il peut être déduit des amendements que vous présentez au comité qu'à votre avis ce nouveau bureau multimodal sera effectivement neutralisé par les pouvoirs dévolus au président et au directeur des enquêtes. Prétendez-vous sérieusement que le Bureau serait effectivement—peut-être mon expression est-elle exagérée—un trompe-l'oeil?

M. Bobbitt: Je crois pas que votre expression soit vraiment exagérée. Ce que je prétends, comme je crois l'avoir signalé dans le projet de loi, c'est que celui-ci créera effectivement une commission d'un seul membre, donnant l'impression d'être un bureau. Je le dis en me basant, non seulement sur l'information que renferme le projet de loi, mais aussi sur mon expérience au Bureau canadien de la sécurité aérienne depuis trois ans et demi.

M. Tobin: Votre réponse me conduit à ma question suivante. Vous avez signalé qu'il ne faut pas commettre dans ce projet de loi la même erreur que dans la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Si l'on laisse de côté l'accident de Gander pour le moment, parce qu'à mon avis il importe d'être relativement objectif... Laissons tomber. Oublions cette expérience pour un moment. Nous savons tous ce qui est arrivé dans ce cas. Dans la marche journalière du Bureau de la sécurité aérienne, nonobstant—c'est difficile à dire mais

[Texte]

committee of the House of Commons the CASB board did not in other instances work properly or effectively as a board?

Mr. Bobbitt: Yes. Prior to the Gander crash it was obvious to me the Canadian Aviation Safety Board was not functioning as a board. The Gander crash was a symptom of that. But the board was not functioning as a board prior to that. Particular issues had been used, such as a supposed conflict with the Financial Administration Act, the Public Service Employment Act, which are points I could get into in more detail later.

Mr. Tobin: Mr. Deschênes, when he appeared before this committee on the current bill, said—and I reviewed my notes—the matter of conflict has now been resolved, albeit resolved in favour of the chairman. Those words struck me when he said them. The bottom line as far as all members of this committee are concerned I think is we want the matter of conflict resolved in favour of the public. We do not particularly care, in terms of the power struggle, division of powers, who ends up with it, as long as the public ends up being well served.

I have difficulty accepting that matters were as bad as you suggest. The incident of Gander of course points to a very serious division within the board.

Let me ask you this question. We have asked a number of questions on clause 5, and we have been told by a number of other witnesses, well, yes, but the powers of the board are clearly outlined in clause 8 and there is a balance there. You are suggesting if we turn to clause 10 the board's powers are really neutered, both by the powers of the chairman and by the power of the director of investigation.

• 0950

Going specifically to paragraph 10.(2)(a):

(a) the Directors' authority under this subsection must be exercised in accordance with any policies established under paragraphs 8(b) and (c)

So his powers are subject to the power given to directors in paragraphs 8(b) and 8(c). Paragraphs 8(b) says the directors:

(b) may establish policies respecting the classes of transportation occurrences to be investigated;

and paragraph 8(c) says:

(c) may establish, either generally or in relation to specific classes of transportation occurrences, policies to be followed in the conduct of investigations;

Therefore, the board is thereby empowered to give some direction to the director of investigation.

[Traduction]

nonobstant—l'écrasement de Gander, dites-vous à ce comité de la Chambre des communes que le Bureau canadien de la sécurité aérienne n'a pas fonctionné correctement ou effectivement dans d'autres cas?

M. Bobbitt: Oui. Il était évident à mes yeux, avant l'accident de Gander, que le Bureau canadien de la sécurité aérienne ne fonctionnait pas comme bureau. L'accident de Gander n'en est qu'un symptôme. Mais le Bureau ne fonctionne déjà pas comme bureau. On s'était servi de questions précises, par exemple un supposé conflit avec la Loi sur l'administration financière ou avec la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique et je pourrais en parler de façon plus détaillée.

M. Tobin: Monsieur Deschênes, lorsqu'il a comparu devant notre comité, relativement à ce projet de loi, a affirmé—et j'ai relu mes notes—que la question de conflit est maintenant réglée, même si c'est en faveur du président. Il me semble que ce qui importe, de l'avis de tous les membres du comité, c'est que cette question de conflit soit réglée en faveur du public. Il nous importe peu de savoir quelle est la répartition des pouvoirs ou qui les possède en définitive, dans la mesure où le public est bien servi.

J'ai du mal à admettre que la situation ait été aussi mauvaise que vous le laissez entendre. L'accident de Gander, bien sûr, fait ressortir un très grave désaccord entre les membres du Bureau.

Permettez-moi de vous demander ceci: Nous avons posé un certain nombre de questions au sujet de l'article 5 et un certain nombre de témoins nous ont répondu oui, d'accord, mais les pouvoirs du Bureau sont clairement définis à l'article 8 et c'est là que se trouve l'équilibre. Vous laissez entendre qu'à l'article 10 les pouvoirs du Bureau sont effectivement neutralisés par ceux qui sont dévolus au président et au directeur des enquêtes.

L'aliné 10.(2)a de la version anglaise du projet de loi dit précisément ce qui suit:

(a) the Directors' authority under this subsection must be exercised in accordance with any policies established under paragraphs 8(b) and (c);

Ses pouvoirs sont donc assujettis aux attributions des membres, énoncés paragraphes 8b) et 8c). L'article 8 nous dit que les attributions collectives des membres sont les suivantes:

b) établir des politiques en ce qui concerne les catégories d'accidents de transport devant faire l'objet d'une enquête;

et l'alinéa 8c) de dire:

c) établir des politiques en ce qui concerne les accidents de transport ou certaines catégories de ceux-ci, applicables aux enquêtes?

Le Bureau est donc habilité à donner une certaine orientation au directeur des enquêtes.

[Text]

May I ask this question: if paragraph (d) as well as paragraphs (b) and (c) were added to clause 10—in other words, if the director of investigation's power were also curtailed so that paragraph (d), which says you may request further investigation, were included in the definition of powers of the director of investigation—would you feel happier? Would that resolve your problem? What you are pointing out to us is this. Paragraph 8(d) says you may request further investigation. When you go to clause 10, that is not included.

I do not know if I have lost members or not. I apologize if I have.

Mr. Bobbitt: I am not sure, either. Mr. Chairman, without getting into the specifics there, the point I am trying to make—and I think it is interesting—

Mr. Tobin: I know the point you are making. I am wondering if there is a way of resolving it.

Mr. Bobbitt: Well, the way to resolve it is this. You have to look at how clause 10 or the equivalent of clause 10 got slipped into the CASB Act in the beginning. That is the one that effectively destroyed the CASB. If you are going to create an independent board to carry out investigations, you must give that board the authority to carry out its mandate and you must not get too involved in the specific details of how that board is going to do it. You leave the authority with the board, and then you hold the board responsible and accountable for its actions later.

So I believe, as I said before, you must have a bit of the background and know how these clauses were used in the past. I do not think you could correct it by that simple change.

Mr. Tobin: Mr. Bobbitt, I have been challenging this bill for the number of hours we have had witnesses here, but I want to play devil's advocate with you. The question then becomes: are the board members investigators, or are the board members in charge of overseeing the operation of investigation? What you are saying to me—or at least what I hear you saying, if I want to be devil's advocate—is that you want the board members to be accident investigators and that this bill prevents them from being actual investigators. Then I ask myself: what is the purpose of the board?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, I will gladly respond to that question.

Mr. Tobin: That is the criticism you are going to get when you respond to it.

Mr. Bobbitt: I would like to bring an end to the myth that somehow the alternative to what is written in the bill is that board members will be investigators themselves. I am not in any way suggesting that just because the board has the overall authority to carry out the mandate individual board members will become investigators under that sort of arrangement. The board will delegate its authority to carry out investigations in the field, but the

[Translation]

Je vous demande ceci: Si l'on ajoute à l'article 10 l'alinéa d) en plus des alinéas b) et c)—en d'autres termes, si le pouvoir du directeur des enquêtes est limité par l'inclusion de l'alinéa d), suivant lequel vous pouvez demander la poursuite des enquêtes, était englobé dans la définition des attributions du directeur des enquêtes—seriez-vous plus satisfait? Cela réglerait-il votre problème? Vous nous signalez ceci: d'après l'alinéa 8d), vous pouvez demander la poursuite de l'enquête. Lorsque l'on arrive à l'article 10, cette disposition n'y apparaît pas.

Je ne sais pas si j'ai confondu les membres. Dans le cas de l'affirmative, je leur présente mes excuses.

M. Bobbitt: Je n'en suis pas certain non plus. Sans entrer dans les détails, monsieur le président, ce que je tente de signaler—et cela me semble intéressant. . .

M. Tobin: Je sais ce que vous tentez de signaler. Je me demande seulement s'il y a moyen de le régler.

M. Bobbitt: La solution est la suivante. Et le pouvoir comme à l'article 10 ou l'équivalent de l'article 10 a été inséré dans le texte original de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne. C'est cette disposition qui a effectivement détruit le Bureau de la sécurité aérienne. Si vous désirez mettre sur pied un bureau indépendant chargé d'enquêter, il faut donner à ce bureau le pouvoir de s'acquitter de son mandat sans trop vous occuper du détail de la manière dont il s'acquittera de ses fonctions. Vous donnez l'autorité au Bureau et, ensuite, vous le tenez responsable de son action.

C'est pourquoi je crois, comme je l'ai déjà dit, qu'il faut avoir un peu d'expérience et voir comment ces dispositions ont été utilisées dans le passé. Je ne crois pas que ce simple changement suffira pour rectifier la situation.

M. Tobin: Monsieur Bobbitt, je m'oppose à ce projet de loi depuis que nous entendons des témoins mais je vais jouer auprès de vous le rôle de l'avocat du diable. Je vous pose donc la question suivante: Les membres de Bureau sont-ils des enquêteurs ou sont-ils chargés de superviser la conduite des enquêtes? Ce que vous me dites—ou du moins ce que j'entends dans mon rôle d'avocat du diable—est que vous voulez que les membres du Bureau enquêtent sur les accidents et que ce projet de loi les empêchera de le faire. Je me demande donc à quoi sert le Bureau.

M. Bobbitt: Monsieur le président, je répondrai avec plaisir à cette question.

M. Tobin: Voilà la critique qu'on vous opposera lorsque vous répondrez.

M. Bobbitt: J'aimerais mettre fin au mythe que, d'une manière ou d'une autre, la solution de rechange aux dispositions du projet de loi est que les membres du Bureau deviennent les enquêteurs. Je ne dis pas du tout que, simplement parce que le Bureau a compétence générale pour s'acquitter de son mandat, ses membres deviendront enquêteurs. Le bureau délèguera sa compétence pour les enquêtes sur place mais c'est lui qui

[Texte]

board will be responsible because it has made that delegation. The person to whom the power has been delegated will know where the power came from and will be accountable and responsible to the board.

So that is an issue that has come up on many occasions, and it seems to try to equate the idea that, if the board has authority, somehow the board members will be investigators. The two are unrelated.

Mr. Tobin: So you are not suggesting or promoting that concept.

Mr. Bobbitt: Not at all.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, through you, one of the questions I want to put to Mr. Bobbitt is this. This bill essentially consolidates the investigative work currently of various agencies and brings them under one umbrella group in the marine, pipeline and rail modes. We have been focusing somewhat—I do not know whether it has been superficially or not—on the notion that with a board of five, a chairman and four members, you essentially have a board member per mode. Some of us have argued that the reality, notwithstanding the theory, of a day-to-day operation may result in essentially one board member becoming the spokesman per mode. It is unlikely that other board members will challenge that particular member's area of expertise; therefore, rather than having the potential for critical cross-examination, critical analysis, and, yes, some healthy degree of dissent within the board, we are now setting up a situation where we do not have to worry about dissent any more because we have one member per mode. Is that a legitimate concern? Is this board too small? Or with your amendments, can it work with just five?

• 0955

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, the size of the board is something that will depend ultimately on I believe what amendments get made to the bill. If the bill goes through with no amendments, I would suggest that five is probably too large, even though I have suggested otherwise in my amendments, assuming that changes will be made to the bill. But on the other hand, if you have a real working board, then I would suggest five is too small to adequately cover all modes.

Mr. Tobin: From practical experience, why?

Mr. Bobbitt: From practical experience, as has been mentioned, Mr. Chairman, there would be at most, even on the air side—and I will use that as an example—two members, as proposed. I believe two members for that mode is too small. And no doubt similar arguments can be made for marine and rail that having even one member for perhaps marine and one for rail would not be large enough.

Mr. Tobin: But why?

[Traduction]

en sera responsable parce que c'est lui qui aura délégué. La personne à qui cette compétence aura été déléguée saura d'où lui vient sa compétence et devra rendre compte au Bureau.

C'est une question qui a été soulevée à plusieurs occasions et l'on semble prétendre que si le Bureau a compétence, ses membres deviendront en quelque sorte des enquêteurs. Les deux choses sont sans rapport.

M. Tobin: Donc vous ne proposez pas et n'êtes pas en faveur de cette motion.

M. Bobbitt: Pas du tout.

M. Tobin: Par votre entremise, monsieur le président, je désire poser la question suivante à M. Bobbitt. Le projet de loi vise essentiellement à réunir sous un même toit les enquêtes sur les accidents maritimes, ferroviaires, et de pipe-line qui relèvent présentement de divers organismes. Nous nous sommes fixés, dans une certaine mesure—je ne sais pas si c'est seulement superficiel—sur l'idée qu'avec un bureau de cinq membres, c'est-à-dire le président et quatre autres membres, on a essentiellement un membre par mode de transport. Certains d'entre nous ont soutenu que, en dépit de la théorie, un membre du bureau unique peut, dans le fonctionnement quotidien du bureau, devenir le porte-parole pour un mode donné de transport. Il est peu probable que les autres membres de bureau mettent alors en doute sa compétence particulière; c'est pourquoi, au lieu de permettre une contre-expertise critique, une analyse critique et une saine dissension entre les membres, nous supprimons la possibilité de dissension en ayant un seul membre par mode de transport. Est-ce un souci légitime? Le bureau proposé est-il trop nombreux? Ou, après vos amendements, peut-il fonctionner avec seulement cinq membres?

M. Bobbitt: La taille du bureau, monsieur le président, dépendra en définitive à mon avis des amendements apportés au projet de loi. Si le projet de loi est adopté tel quel, le chiffre de cinq sera probablement trop élevé, même si j'ai laissé entendre le contraire par mes amendements, car je supposais alors que le projet de loi serait modifié. Par contre, si vous avez un bureau qui fonctionne réellement, cinq membres ne seront pas assez nombreux pour s'occuper convenablement de tous les modes.

M. Tobin: D'après votre expérience, pourquoi?

M. Bobbitt: D'après mon expérience, comme on l'a déjà mentionné, il y aurait au plus deux membres même pour le transport aérien—que j'utilise en guise d'exemple. Je crois que deux membres pour ce mode de transport ne suffisent pas. De la même façon, on peut sans doute avancer que pour le transport maritime et ferroviaire même un membre par mode ne suffira pas.

M. Tobin: Mais pourquoi?

[Text]

Mr. Bobbitt: For the reasons mentioned. There will be just too much work for one or two members to have any real input in all of these investigations that are ongoing.

I would add another point. One of the things that have come up at this committee is that if you have a very large board, say seven to nine members, that becomes unwieldy in the boardroom. That is based on the assumption that the board is going to function always as a full board; all members in the same boardroom at the same time. If you have a board covering several modes of transportation, and this bill makes provision for it because there is a quorum of two, there is no reason why the different modes cannot be separated somewhat into committees to carry out the overall work of the board and only general issues that involve the whole board would necessitate getting the whole board together.

Mr. Angus: Mr. Bobbitt, welcome. I am pleased that we finally got you on after different delays. You sat through the sessions on Tuesday. You heard the responses by Mr. Deschênes, the former chairman, and Mr. Thorncroft, the current chairman. One question we pursued as part of our learning process was in terms of knowing what happened with CASB so that we could reflect on that and develop a legislation for the multi-modal board that does not entrench problems that we foresee.

Mr. Thorncroft talked about the philosophical difference over the role of the board, and you alluded to that a bit with Mr. Tobin. Can you outline for the committee your perception as to how that whole dispute evolved? What triggered it off? Was it one instance? You indicated it was well in place before the Gander investigation. Was it one instance, a series of instances; was it because of responses by the director of investigation or by the chairman, or what?

The Chairman: Mr. Angus, and I do this tenderly, since Mr. Bobbitt was there before Mr. Thorncroft, with Mr. Deschênes as I understand it, I wonder if your question could go back to that time. I think the problem started before Mr. Thorncroft.

Mr. Angus: Oh, yes, and that was clearly admitted by Mr. Deschênes.

The Chairman: I just wondered if your question could cover both.

Mr. Angus: It does.

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, it is something that evolved somewhat. For example, when I arrived board members were not permitted to see the files on which the accident report was based. Board members made their decisions entirely on the basis of a draft report presented to them. If this report was internally consistent, there was no reason for board members to be particularly concerned about the report. It would appear to be correct.

[Translation]

M. Bobbitt: Pour les raisons mentionnées. Il y aura tout simplement trop de travail pour qu'un ou deux membres apportent une contribution valable à toutes les enquêtes en cours.

J'ajouterai une autre considération. Si les membres du bureau sont très nombreux, disons sept à neuf membres—et ce point a déjà été soulevé au Comité—les réunions deviennent trop lourdes. Cette opinion est basée sur la supposition que le bureau ne se réunira qu'en séance plénière. Or, si le bureau doit s'occuper de plusieurs modes de transport—et c'est ce que prévoit le projet de loi puisque le quorum est fixé à deux—rien n'empêche de répartir les divers modes entre des comités chargés de s'acquitter des fonctions du bureau, celui-ci ne siégeant au complet que pour l'étude de questions générales.

M. Angus: Bienvenue, monsieur Bobbitt. Je suis heureux que nous puissions vous accueillir après ces quelques retards. Vous avez assisté aux séances de mardi et vous avez entendu les réponses de l'ancien président, M. Deschênes, et celles du président actuel, M. Thorncroft. Nous nous sommes efforcés, dans un premier temps, de savoir ce qui s'est passé au Bureau canadien de la sécurité aérienne afin d'y réfléchir et d'élaborer une disposition législative créant le Bureau multi-modal, qui ne perpétue pas les problèmes que nous prévoyons.

M. Thorncroft a parlé de divergences d'opinion au sujet du rôle du Bureau et vous y avez fait allusion en répondant à M. Tobin. Pourriez-vous dire au Comité comment, à votre avis, ce différend est né et s'est développé; quelle en a été la cause? Y a-t-il eu un seul incident? Vous avez indiqué qu'il existait déjà avant l'enquête sur l'écrasement de Gander. S'agit-il d'un seul incident, d'une série d'incidents; a-t-il été causé par les réponses du directeur des enquêtes ou par celles du président, ou quoi?

Le président: Monsieur Angus, je le dis sans malice, vu que M. Bobbitt était membre du bureau avant M. Thorncroft, sous la présidence de M. Deschênes si j'ai bien compris, je me demande si votre question pourrait remonter jusqu'à cet époque. Je pense que le problème est né avant l'arrivée de M. Thorncroft.

M. Angus: En effet, M. Deschênes l'a reconnu clairement.

Le président: Je me demandais seulement si votre question pouvait porter sur les deux présidences.

M. Angus: La réponse est: oui.

M. Bobbitt: Monsieur le président, c'est une situation qui a évolué dans une certaine mesure. Par exemple, lorsque j'ai commencé à travailler au bureau, les membres ne pouvaient pas consulter les dossiers utilisés lors de la rédaction du rapport sur l'accident. Ils devaient prendre leur décision uniquement en fonction du projet de rapport qu'on leur présentait. Si le rapport était cohérent, ils n'avaient aucune raison de se préoccuper de son contenu ou de la véracité des commentaires.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Mr. Angus: When you use the term “internally consistent”, what do you mean?

Mr. Bobbitt: If you have a report and the facts are laid out, the analysis follows those facts and the findings are at the end of the report, if all that is consistent, as a board member, if you have not had the opportunity to review the evidence on which that report was based, you are not in a very good position to know whether or not that is a good report. As the first board member to insist upon reviewing the files, it became obvious to me that all investigations were not being well done, and that is the bottom line. You want to make sure you have good investigations. That was not the case on a number of them as we started to review the files, and that was a major change.

Mr. Angus: Was it difficult for you to get permission to see the files? Was there a debate at the board level and a formal decision taken?

Mr. Bobbitt: No. I guess initially there was an unwritten rule that board members were not to get files. Once I put the request on paper, the files arrived. Then the policy evolved so that there was no difficult for board members to receive files after that. I am talking now of the period while Mr. Deschênes was there.

These things evolved to the point where we got legal opinions on behalf of the whole board. The legal opinion came in saying we were not operating in accordance with—

The Chairman: The whole board asked for that legal opinion?

Mr. Bobbitt: Yes. It was a decision of the board. It may have been prompted by one or more members, but the board decided to get this legal opinion from Mr. Decary.

Mr. Angus: On what?

Mr. Bobbitt: On the basic interpretation of the act and the powers and duties of the board versus the chairman, and so on. That legal opinion came in supporting the point of view that I have been espousing, but it never went into practice. From then on, the situation deteriorated to the point where we are today. Without getting into it too much, Gander became the prime example of an investigation that many board members felt was not properly conducted.

Mr. Angus: What was the name of the firm that provided the review?

Mr. Bobbitt: The name of the individual lawyer is Robert Decary. I am not sure of the firm.

Mr. Angus: When was that asked for?

Mr. Bobbitt: That would have been asked for sometime in 1986.

M. Angus: Qu'entendez-vous par un rapport «cohérent» ?

M. Bobbitt: On vous présente un rapport où on énonce les faits, où on présente une analyse fondée sur ces faits ainsi que des conclusions; si tous ces éléments sont cohérents, si, à titre de membre du bureau, vous n'avez pas eu l'occasion d'étudier les preuves sur lesquelles on s'est fondé, vous ne pouvez pas vraiment savoir s'il s'agit d'un bon rapport. Je suis le premier membre du bureau à avoir demandé d'étudier les dossiers. J'ai alors constaté que toutes les enquêtes n'étaient pas bien faites. C'est simple. Vous voulez être sûrs d'avoir de bonnes enquêtes. Quand nous avons commencé à étudier les dossiers, nous avons constaté que ce n'était pas le cas. Nous avons apporté certaines modifications.

M. Angus: Avez-vous eu de la difficulté à obtenir la permission de consulter les dossiers? Le conseil d'administration du bureau en a-t-il discuté? A-t-il pris une décision officielle à cet égard?

M. Bobbitt: Non. Je suppose qu'à l'origine on acceptait tacitement que les membres du bureau n'aient pas accès aux dossiers. Une fois ma demande présentée par écrit, j'ai reçu les dossiers. Puis on a modifié les lignes directrices de façon à permettre aux membres d'obtenir les dossiers. Tout cela s'est produit à l'époque de M. Deschênes.

Nous avons même obtenu l'opinion d'experts juridiques au nom du bureau tout entier. Ils nous ont dit que nos activités n'étaient pas conformes . . .

Le président: Tous les membres du bureau ont demandé d'obtenir l'opinion d'experts juridiques?

M. Bobbitt: Oui. Cela a été la décision du bureau. La demande provenait peut-être à l'origine d'un ou deux membres, mais c'est le bureau qui a décidé de consulter M. Decary.

M. Angus: A quel sujet?

M. Bobbitt: Sur l'interprétation de la loi et sur les pouvoirs et fonctions du bureau par opposition à ceux du président. M. Decary était du même avis que moi. Cependant on n'a jamais donné suite à cette affaire. Après, les choses ont empiré. Voilà où nous en sommes aujourd'hui. Sans vous donner trop de détails, l'accident de Gander est devenu le parfait exemple d'une enquête qui, d'après plusieurs membres du bureau, n'a pas été effectuée de façon appropriée.

M. Angus: Quel est le nom du bureau d'avocats qui a procédé à l'examen?

M. Bobbitt: M. Robert Decary était l'avocat. Je ne sais pas vraiment le nom de son bureau.

M. Angus: Quand a-t-il étudié cette question?

M. Bobbitt: On lui a demandé en 1986.

[Text]

Mr. Angus: Was the view of that particular lawyer similar to that of Mr. Sopinka?

Mr. Bobbitt: I would say so. There was some confusion over this exclusive authority of the director of investigations, even in this opinion, but there was no question in this opinion that the board had the overall authority for its mandate.

Mr. Angus: The opinion was presented to the board. Was it formally discussed by the board?

Mr. Bobbitt: That opinion was formally discussed by the board, and initially the board started to take some steps to change its administrative procedures to be more in line with that opinion.

I became chairman of a subcommittee to oversee that, but it did not last very long because the chairman of the day sought advice from justice and PCO. He did obtain a letter from PCO that appeared to somewhat contradict the legal opinion. Justice tended to support the legal opinion, if I can summarize in those terms.

Mr. Angus: Those opinions were also formally presented to the board.

Mr. Bobbitt: Yes. They were letters, rather than formal opinions. Then the board reverted back to its earlier practices, basically as a result of the letter from Mr. Tellier.

• 1005

The Chairman: You were getting a report prepared by staff on which you were to make a determination.

Mr. Bobbitt: And the board, Mr. Chairman, having no say in general overall policies of the board.

Mr. Angus: It is interesting. Perhaps, Mr. Chairman, we might want to pursue acquiring copies of those documents at some point.

Mr. Tobin: Do we have those letters in the report, Mr. Bobbitt?

Mr. Bobbitt: No, those letters are not in my report, but they are available.

Mr. Angus: Let me go back to your earlier comment about getting the files and reviewing the files and finding that investigations were not done properly. Is that what you said—or that there were gaps?

Mr. Bobbitt: There were certainly cases, Mr. Chairman, where there were gaps. The report presented to the board did not correspond or could not be substantiated by the evidence in the file.

Mr. Angus: Without dealing with specific cases, can you give the committee an indication of the kind of gap,

[Translation]

M. Angus: Cet avocat partageait-il l'opinion de M. Sopinka?

M. Bobbitt: Je crois que oui. Il existait une certaine confusion quant au pouvoir exclusif du directeur des enquêtes, à son avis, mais il était absolument convaincu que le bureau avait le dernier mot quant à son mandat.

M. Angus: Il a fait connaître son opinion au bureau. Ce dernier en a-t-il discuté?

M. Bobbitt: Le bureau a discuté officiellement des commentaires de l'avocat; il a même amorcé un programme de mesures spéciales visant à modifier les techniques administratives dans le sens proposé par M. Decary.

Je suis devenu président d'un sous-comité responsable de la question. Cependant, je n'ai pas joué ce rôle très longtemps parce que celui qui était président du bureau à l'époque a consulté le ministère de la Justice et le BCP. Il a reçu une lettre de ce dernier qui semblait présenter une opinion contraire à celle de l'avocat. Le ministère de la Justice quant à lui, semblait appuyer ce dernier. Je résume, bien sûr.

M. Angus: Ces opinions ont été présentées officiellement au bureau.

M. Bobbitt: Oui. Il s'agissait plutôt de lettres que d'opinions officielles. Puis le bureau est retourné à ses vieilles habitudes, principalement en raison de la lettre de M. Tellier.

Le président: Vous recevez un rapport rédigé par le personnel, dont vous devez vous servir pour prendre une décision.

M. Bobbitt: Et le bureau, monsieur le président, n'a pas voix au chapitre en ce qui a trait aux politiques générales.

M. Angus: C'est fort intéressant. Monsieur le président, nous pourrions peut-être obtenir des exemplaires de ces documents.

M. Tobin: Avez-vous annexé ces lettres à votre rapport, monsieur Bobbitt?

M. Bobbitt: Non, mais vous pouvez vous les procurer.

M. Angus: J'aimerais en revenir à ce que vous avez dit tout à l'heure, soit que vous avez obtenu les dossiers, les avez étudiés et avez conclu que les enquêtes n'étaient pas faites de façon appropriée. Est-ce ce que vous avez dit—ou y avait-il des lacunes?

M. Bobbitt: Dans certains cas, monsieur le président, il y avait de graves lacunes. Le rapport présenté au bureau ne correspondait pas au document du dossier ou ne s'en inspirait pas.

M. Angus: Sans parler de cas précis, pouvez-vous parler au Comité du genre de lacunes ou de problèmes que vous

[Texte]

the kinds of problems you discovered, that the board discovered in terms of how the investigations were carried out and how the evidence did not seem to match the reports?

Mr. Bobbitt: All right. Mr. Chairman, I could give a very brief example. This is a recent one, a small one. As I said, I think we want to keep away from the Gander example. Just recently at a board meeting when we were to review a particular report, the report went into great detail on what happened during the in-flight break-up of a small home-built helicopter. The draft report in essence concluded it was pilot error because the pilot attempted to perform a manoeuvre for which he was not trained, or something along those lines. This report was presumably based on the eye witness testimony.

Upon reviewing the file, and I may be incorrect in the exact number, there were something like six or seven witnesses who saw the accident, not one of whom described anything that resembled what was in this report. All these witnesses saw was a helicopter break up in flight; they did not see anything else. Yet the report that was presented to the board would have suggested this was a pilot error because the pilot attempted to perform a manoeuvre for which he was not trained.

Mr. Angus: So what does the board do? If one member of the board is saying that something is out of whack here, that what the documentation says is different from your conclusions, what does the board then do?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, in that particular case I insisted that the witnesses' statements be read to the entire board. Because my colleagues attend mainly to support the reports that are presented without question in many instances, and were ready to accept this report. I insisted that the witnesses' statements be read. After all the witnesses' statements were read, then the whole board decided that this report should be sent back. That is one particular example.

Mr. Angus: All board members do not read the files?

Mr. Bobbitt: I cannot speak, Mr. Chairman, for what other board members do and what files they read or do not read.

Mr. Angus: Okay. Thank you, Mr. Bobbitt, Mr. Chairman.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Bobbitt, welcome. I read your summary and the suggested amendments. Would you say that an individual who serves on this board should have some technical knowledge, a great deal of technical knowledge in the particular mode he is appointed in, in order to be able to function on this board?

Mr. Bobbitt: I believe, Mr. Chairman, there is a requirement for some technical knowledge, yes. Defining

[Traduction]

avez identifiés, que le bureau a identifiés dans les enquêtes effectuées? Pouvez-vous nous donner un exemple d'un dossier où les rapports ne semblent pas correspondre aux faits?

M. Bobbitt: C'est bien. Monsieur le président, je peux vous donner un simple exemple. C'est quelque chose qui s'est produit tout récemment. Comme je l'ai dit, nous voulons éviter de vous parler de l'exemple de l'accident de Gander. Tout récemment, lors d'une réunion du bureau, nous devions étudier un rapport qui expliquait en détail le bris en vol d'un petit hélicoptère de fabrication domestique. Le rapport préliminaire concluait qu'il s'agissait d'une erreur du pilote parce qu'il avait essayé une manoeuvre en vol qui dépassait son expérience, ou quelque chose du genre. Ce rapport s'inspirait supposément des commentaires des témoins oculaires.

On précisait dans le dossier qu'il y avait six ou sept témoins oculaires, je ne sais pas si le chiffre est exact. Cependant, ces personnes n'avaient pas du tout décrit ce qu'on trouvait dans le rapport de l'enquêteur. Ces témoins ont simplement dit qu'ils avaient vu que l'hélicoptère s'était désintégré. Ils n'ont rien vu d'autre. Pourtant, dans le rapport présenté au bureau, l'enquêteur disait que l'accident était attribuable à une erreur du pilote, qui avait essayé une manoeuvre en vol que sa formation ne lui permettait pas de réussir.

M. Angus: Qu'est-ce que le bureau fait dans ces circonstances? Si un membre du bureau dit qu'il y a quelque chose qui cloche dans le rapport, que la documentation n'est pas compatible avec les conclusions, que doit-il faire?

M. Bobbitt: Monsieur le président, dans ce dossier, j'ai exigé que l'on fasse lecture à tous les membres du bureau des déclarations des témoins. Dans l'ensemble, mes collègues ont tendance à appuyer les rapports qui ne sont pas contestés. Ils étaient donc disposés à accepter ce rapport. J'ai exigé qu'on lise les déclarations des témoins. Quand tout cela a été fait, tous les membres ont décidé que le rapport serait rejeté. Ça, c'est un exemple.

M. Angus: Est-ce que tous les membres du bureau lisent les dossiers?

M. Bobbitt: Monsieur le président, je ne peux pas vous dire quels membres lisent les dossiers, et dans quelles circonstances.

M. Angus: C'est bien. Merci, monsieur Bobbitt; merci, monsieur le président.

M. Atkinson (St. Catharines): Bienvenue, monsieur Bobbitt. J'ai lu votre résumé, ainsi que les amendements proposés. Pensez-vous qu'un membre du bureau devrait avoir des connaissances techniques, de vastes connaissances techniques sur le moyen de transport dont il sera responsable, afin de faire du bon travail?

M. Bobbitt: Monsieur le président, je crois que les membres devraient avoir certaines connaissances

[Text]

that of course is not easy. I have mentioned in my submission, not in the amendments themselves but in the document I have included with them, that there should be some mechanism to ensure that properly qualified people get appointed to this board.

• 1010

Mr. Atkinson: Mr. Thorneycroft I think would disagree. In his evidence he said that a person should have more reasoning skills and be able to look at the reports and I assume the evidence that is presented and reach a conclusion on that basis and have the board serve as an independent tribunal in that manner.

Mr. Bobbitt: From a practical perspective, I am not sure how you are going to measure someone's reasoning skills before he gets appointed to the board, but you can certainly judge the individual's previous background, his experience in one of the modes of transportation as well as his educational background. All these things have to come into play.

Mr. Atkinson: Regarding the directors of investigation, as I read your suggested amendments those directors of investigation should be appointed by the board and the board should have complete control over these directors. Is that correct?

Mr. Bobbitt: I am suggesting that the directors be appointed by the board, taking into account... Mr. Sopinka covers that in his submission with respect to the powers delegated to the chairman by the Public Service Employment Act, but certainly with the concurrence of the board. Of course the board has to follow the Public Service Employment Act as well as the chairman, but that does not mean that the board itself is directing these directors of investigation on a day-to-day basis. The board will delegate to the directors of investigation, but the important thing is that the delegation of powers to the directors of investigation be by the board rather than into the act. I do not believe any individual staff member should have statutory powers that restrict the board's ability to carry out its mandate, which is to advance transportation safety according to the object of the bill in clause 7.

Mr. Atkinson: But would there not be a danger of board members having this power getting involved in the day-to-day investigations, and is that not why the statute is set up in this manner?

Mr. Bobbitt: I do not believe so. The board has to set procedures by which it will operate, and any board of any size would realize that it has to lay down certain rules. The board members act as a board, not as individuals out there directing anyone. The chief executive officer will be the chairman. He will execute on behalf of the board, and you will not have board members out in the field directing individual investigators. That is totally wrong,

[Translation]

techniques. Évidemment, il n'est pas facile de définir quelles seraient ces connaissances. Comme je l'ai signalé dans mon mémoire, non pas dans les amendements, mais dans le document qui les accompagne, il faudrait instaurer un mécanisme qui nous permette d'assurer que seules des personnes compétentes sont nommées membres de ce bureau.

M. Atkinson: Je crois que M. Thorneycroft ne serait pas d'accord. Il nous a dit que les membres devraient savoir comment raisonner et devraient pouvoir étudier les rapports et les dossiers et tirer des conclusions. Il faudrait donc que le bureau prenne ses décisions de façon indépendante.

M. Bobbitt: Au point de vue pratique, je ne sais pas comment vous pouvez évaluer la capacité de raisonner d'une personne avant de la nommer membre du bureau. Cependant, il est toujours possible d'évaluer ses antécédents, son expérience dans l'un ou l'autre mode de transport, ainsi que les études qu'elle a faites. Toutes ces choses sont importantes.

M. Atkinson: En ce qui a trait aux directeurs des enquêtes, vous proposez qu'ils soient nommés par le bureau, dont ils relèveraient exclusivement. Est-ce exact?

M. Bobbitt: Je propose que les directeurs soient nommés par le bureau, compte tenu... M. Sopinka aborde cette question dans son mémoire lorsqu'il parle des pouvoirs délégués au président aux termes de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique; il faudrait certainement que le bureau soit d'accord. Évidemment, ce dernier, tout comme le président, doit respecter les dispositions de cette loi; cependant, cela ne veut pas dire que le bureau décide des activités quotidiennes des directeurs des enquêtes. Le bureau leur confie certaines tâches, mais ce qu'il faut assurer, c'est que c'est le bureau, plutôt que la loi, qui décide de la délégation des pouvoirs aux directeurs des enquêtes. A mon avis, aucun membre du bureau ne devrait avoir de pouvoirs statutaires qui gêneraient la capacité du bureau de s'acquitter de ses fonctions; n'oubliez pas qu'il a pour mission de promouvoir la sécurité aérienne, comme on l'explique à l'article 7 du projet de loi.

M. Atkinson: Mais la loi n'est-elle pas rédigée de cette façon-là pour éviter que les membres du bureau puissent se mêler des enquêtes quotidiennes?

M. Bobbitt: Je ne crois pas. Le bureau doit établir des marches à suivre, et toute commission ou groupe du genre en est conscient. Les membres du bureau forment un groupe qui dirige les activités; ce n'est pas le rôle de chaque membre à titre individuel. Le premier dirigeant est le président. Il dirige au nom du bureau; les membres n'iront pas diriger les travaux des enquêteurs. C'est vraiment quelque chose qu'il faut éviter.

[Texte]

and I agree fully that it is something you do not want to have.

Mr. Atkinson: I am not trying to debate the matter with you, but then why not have it in the statute, because you have just expressed it in the way you have set it out?

Mr. Bobbitt: I have said that you cannot have that in the statute because the board then does not have the authority to carry out its objects as outlined in clause 7 if you give this exclusive authority to the directors of investigation. We have seen how this system has failed in the Canadian Aviation Safety Board, and since it did not work there, there is no reason to believe a similar clause will work in a new organization.

Mr. Atkinson: The suggested statute indicates that the board may send the investigator back and, it appears, direct the investigation if they are not happy with what has come in front of them. Is that enough power to have?

Mr. Bobbitt: No, that is not, because in practice that does not mean very much. If, for example, the director of investigation takes a year or more before he reports the results of his investigation to the board, it is then too late in the one instance to go back and look for additional evidence or things that may have been overlooked during the early stages of the investigation. Secondly, the chairman has absolute authority with respect to financial matters. Any additional work is going to cost money, so, even if the board members request, the chairman can simply say they have no financial resources to do that work, and that is the end of it with this legislation.

• 1015

Mr. Atkinson: You have said that under the current system you ask for the files to be brought to you so that you can see what the reports are based on. Is it your reading of this act that the public would also have access to that information and that any interested individual would be able to check the final report against the investigator's findings?

Mr. Bobbitt: No, Mr. Chairman, because witness statements are privileged. Those are not available to any member of the public or interested party who wishes to review the report. Because of the privilege attached to witness statements, part of the file would be available to interested parties or a member of the public, but not the entire file.

Mr. Atkinson: Is there any difficulty with the confidential draft report being submitted to the Minister of Transport and other interested parties before you reach your final decision?

Mr. Bobbitt: I do not believe so, Mr. Chairman. I feel that is a strong aspect of the bill. I think that is one part of the Canadian Aviation Safety Board Act that has

[Traduction]

M. Atkinson: Je ne veux pas discuter avec vous de la validité d'une façon de procéder, mais pourquoi ne pas prévoir tout cela dans la loi? Pourquoi ne pas y inclure ce que vous venez de dire?

M. Bobbitt: J'ai dit qu'on ne pouvait pas inclure cela dans la loi parce que le bureau n'aurait pas le pouvoir de s'acquitter des fonctions qu'on lui confie à l'article 7 si vous accordiez ces pouvoirs exclusifs aux directeurs des enquêtes. Il suffit d'étudier l'historique du Bureau canadien de la sécurité aérienne pour constater que ce genre de système ne fonctionne pas; alors, pourquoi penser qu'il serait utile pour le nouveau bureau?

M. Atkinson: Dans le projet de loi, on dit que le bureau peut demander à l'enquêteur de reprendre son enquête et, si je ne me trompe, de diriger l'enquête s'il n'est pas heureux des rapports qu'on lui a présentés. Est-ce que ce pouvoir ne suffit pas?

M. Bobbitt: Non, parce qu'en pratique, cela ne veut pas dire grand-chose. Par exemple, si le directeur des enquêtes met un an ou plus à présenter le rapport sur son enquête au bureau, il est trop tard pour chercher de nouvelles preuves ou de nouveaux indices qui ont peut-être été oubliés lors des étapes préliminaires de l'enquête. De plus, le président n'a pas voix au chapitre en ce qui a trait aux questions financières. Tout travail supplémentaire coûtera de l'argent, et même si les membres du bureau voulaient que l'on poursuive une enquête, le président peut simplement dire que le bureau ne dispose pas des ressources financières nécessaires. Le projet de loi ne prévoit aucun autre recours.

M. Atkinson: Vous avez dit qu'en vertu du système actuellement en vigueur, vous demandez que l'on vous soumette les dossiers afin de pouvoir prendre connaissance des faits sur lesquels se basent les rapports. Estimez-vous que la loi permettrait au public d'avoir accès à ce genre de renseignements et que toute partie intéressée pourrait avoir accès aux renseignements des enquêteurs?

M. Bobbitt: Non, monsieur le président; il ne faut pas oublier que les déclarations des témoins sont protégées et ne sont pas à la disposition du public ni des parties intéressées qui désireraient faire corroborer celles-ci par ce qui est écrit dans le rapport. Ainsi, si une partie du dossier peut être mise à la disposition des parties intéressées ou d'un membre du public, il est certain que le dossier dans son ensemble ne peut l'être.

M. Atkinson: Voyez-vous un problème à ce que le projet de rapport confidentiel soit soumis au ministre des Transports, ou à toute autre partie intéressée, avant la décision finale?

M. Bobbitt: Je ne le crois pas, monsieur le président. J'estime au contraire qu'il s'agit là d'un des aspects de la Loi sur le Bureau de la sécurité aérienne qui fonctionne

[Text]

worked very well. It does increase the amount of time involved, because as we have heard before this committee before, it does take some time to go through this process. But it is a worthwhile process, and I think should be retained in the present act.

Mr. Atkinson: What about the ability of the Minister of Transport to appoint observers to investigations? Have you ever found that hindered investigations in any manner?

Mr. Bobbitt: To my knowledge that has not been a problem, but I would have no first-hand information on that aspect of an investigation.

Mr. Atkinson: If I can recall your brief, you said that the reporting function should not be through the Minister of Transport.

Mr. Bobbitt: That is correct, Mr. Chairman. I do not think there is any doubt that it creates a perceived conflict of interest, and I would say that it probably creates an actual conflict in a certain sense, but that is not an easy thing to define. All around, I think it is better if it reports to Parliament through some minister other than the Minister of Transport or the Minister of Justice, because of the potential for conflict of interest.

Mr. Atkinson: Should it be through a minister to Parliament?

Mr. Bobbitt: I personally feel, Mr. Chairman, that it would be awkward to go a route other than through a minister. The minister may have to stand up in the House and answer questions related to the Transportation Accident Investigation Board. I am not well enough versed in the mechanisms to understand how you could do it if the board reported directly to Parliament. But it should not be the Minister of Transport or the Minister of Justice.

Mr. Atkinson: If I can understand your submission, you are saying that the board should have complete control over the director of investigations and the investigators, including the ability to hire and fire those individuals?

Mr. Bobbitt: Including the ability to hire and fire, but subject to the normal rules for hiring and firing with respect to the Public Service Employment Act.

Mr. Atkinson: You are not happy with the act itself, which says the board can set its own policy in investigations?

Mr. Bobbitt: No, Mr. Chairman. I believe that is too narrow for the board to be able to set its own policies effectively. Perhaps I could expand on that a little bit. Setting its own policies in an organization such as this can be quite broad and can involve a lot of finances. The board's final output is going to depend on where it spends its financial resources. One example I have used in my submission was the decision by the Canadian Aviation

[Translation]

très bien. Évidemment, cela fait quelque peu traîner les choses, mais c'est un mécanisme tout à fait utile, qui devrait être conservé dans la nouvelle loi.

M. Atkinson: Que dire du pouvoir dont dispose le ministre des Transports de nommer des observateurs au cours des enquêtes? Avez-vous jamais pensé que cela empêchait la conduite normale de l'enquête?

M. Bobbitt: À ma connaissance, cela n'a jamais présenté de problèmes, mais je dois vous signaler que je ne suis pas vraiment au courant de cet aspect de l'enquête.

M. Atkinson: Si je me rappelle ce que vous dites dans votre mémoire, vous y précisez bien que le ministre des Transports ne devrait pas être celui auquel le bureau fait rapport.

M. Bobbitt: C'est exact, monsieur le président. Il est certain que cela crée ce que l'on pourrait considérer comme un conflit d'intérêts; peut-être s'agit-il en fait d'un véritable conflit d'intérêts, mais ce n'est pas là chose facile à définir. De façon générale, je crois qu'il conviendrait que le bureau fasse rapport au Parlement par le truchement d'un autre ministre que celui des Transports ou de la Justice, précisément pour éviter un conflit d'intérêts possible.

M. Atkinson: Le rapport devra-t-il se faire au Parlement par le truchement d'un ministre?

M. Bobbitt: Je crois qu'il serait certainement étrange de procéder d'une autre façon. En effet, le ministre doit répondre à la Chambre à des questions portant sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport. Je ne suis pas suffisamment au courant des mécanismes en cause pour vous dire comment les choses pourraient se faire si le bureau faisait rapport directement au Parlement. Je crois cependant qu'il ne faudrait pas que le ministre des Transports, ou le ministre de la Justice, soit le ministre responsable.

M. Atkinson: Si je comprends bien votre mémoire, vous estimez que le bureau devrait avoir entière juridiction sur le directeur des enquêtes et les enquêteurs, y compris la possibilité d'engager ceux-ci et de les limoger.

M. Bobbitt: Oui, y compris la possibilité de les engager et de les limoger, sous réserve des dispositions de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, évidemment.

M. Atkinson: Le fait que le bureau puisse établir sa propre façon de procéder en matière d'enquête ne vous satisfait pas?

M. Bobbitt: Non, monsieur le président. Les pouvoirs ne sont pas suffisamment étendus pour permettre au bureau d'établir de façon efficace ses propres politiques. Je pourrais peut-être vous expliquer ce que je pense à ce sujet: le fait de pouvoir établir sa propre politique dans le cas d'un organisme tel que celui-ci peut avoir de vastes conséquences et impliquer de grandes dépenses. Les résultats obtenus par le bureau dépendront de la façon

[Texte]

Safety Board to set up its own facility to analyse voice and data tapes from aircraft. The National Research Council had at the time an internationally recognized centre in that area; it was costing virtually zero to the Canadian Aviation Safety Board to get its work done, but it decided to set up its own facility. Those are policy decisions that affect the final outcome of the board. Maybe that money would have been better spent elsewhere.

[Traduction]

dont il utilisera ses ressources financières. Dans mon exposé, j'ai donné l'exemple de la décision prise par le Bureau de la sécurité aérienne d'établir ses propres installations afin d'analyser les enregistrements sonores et les données des aéronefs. Le Conseil national de recherches, qui jouissait à l'époque d'une réputation internationale en ce domaine, faisait le travail pratiquement pour rien pour le compte du Bureau de la sécurité aérienne, mais ce dernier a décidé d'établir ses propres installations. Il s'agit là d'une décision en matière de politique qui a des répercussions sur le travail du bureau. Peut-être aurait-il mieux valu dépenser cet argent autre part.

• 1020

The Chairman: Just before we go to that, on that question of Mr. Atkinson's about the third-party confidential report to interested parties, and in your experience, because you have the experience and you also have not been shy in expressing some of your views, I guess we could say, has that third-party report led... we know it takes more time, but has it led in effect...? I guess the distinction between a lobbying-for point of view in that report... and there is a difference between a lobbying-for point of view that the interim report sets out and the interested parties setting out and saying hey, you missed this fact or you missed that fact. Could you just give us just a little of your experience on that situation, if there is a distinction?

The reason is that before we got into this I thought in the abstract—and I know this is the way it works in the States—that really the third-party report to interested parties to give them time to comment on the report... that this very well will lead to some of the problems we had with CASB, in that you get staked positions there, and one party against another party, which starts to come back into a board difference of opinion. So that is why I am asking you from your experience, because you have been pretty forthright, and you have been very forthright and direct this morning, whether you have had the experience of a lobbying for a point of view, as distinct from the interested parties saying hey, board, you have missed this fact.

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, I guess you have to take that on balance. I do not think we would be particularly surprised if one interested party highlighted mistakes in one area of the report but perhaps did not put the same emphasis on mistakes or omissions that would somehow reflect negatively on that particular party. But then when you balance that against what you get from all the different parties with a direct interest, I believe it has helped to produce a better final report. It has not been a problem at this stage from a lobbying point of view.

Mr. Dionne (Miramichi): I have four or five questions I would like to put, and I will put them as quickly as I can. I believe you said, Mr. Bobbitt, members of the board were not allowed to have access to the investigators' files. Am I correct?

Le président: Avant de passer à la question de M. Atkinson concernant le rapport confidentiel d'une tierce partie aux parties intéressées—vous avez de l'expérience en la matière et vous ne vous êtes certainement pas privé d'exprimer votre point de vue—je crois que l'on peut dire que ce rapport d'une tierce partie a occasionné... nous savons que tout cela prend du temps, mais en fait, est-ce que cela a occasionné... Je suppose que la distinction entre un point de vue pressant et le fait que les parties intéressées puissent dire à la direction qu'on a oublié de tenir compte de tel ou tel facteur... Pourriez-vous nous dire comment vous envisagez cette question? Y a-t-il à votre avis une distinction entre les deux?

Avant d'aborder cette question—je sais que cela se passe ainsi aux États-Unis—le fait de faire connaître le rapport d'une tierce partie aux parties intéressées pour leur donner le temps de faire des commentaires sur le rapport... cela occasionnera très probablement le même genre de problèmes que ceux que l'on a connus dans le cas du Bureau de la sécurité aérienne, où des camps finissent par s'établir et une divergence d'opinions existe au sein du bureau. Vous avez fait part de votre point de vue et de votre expérience sans ambages, vous avez été tout à fait direct avec nous. Estimez-vous que vous avez voulu défendre à tout prix un point de vue et qu'il ne s'agissait pas tout simplement de faire savoir au bureau qu'il n'avait pas tenu compte de telle ou telle question?

M. Bobbitt: Monsieur le président, il faut envisager les choses de façon juste. Je ne crois pas que l'on serait particulièrement surpris qu'une partie intéressée mette l'accent sur certaines erreurs dans une partie du rapport, mais non pas sur d'autres qui pourraient avoir un impact négatif sur elle. Cependant, les choses ne s'arrêtent pas là; il faut savoir que toutes les différentes parties ont des intérêts, et que tout cela, en fin de compte, permet de rédiger un meilleur rapport final. Cela n'a donc pas représenté de problèmes à ce niveau.

M. Dionne (Miramichi): J'ai quatre ou cinq questions à vous poser et j'essaierai de le faire le plus rapidement possible. Si je me souviens bien de ce que vous avez dit, monsieur Bobbitt, les membres du bureau ne peuvent avoir accès aux dossiers des enquêteurs n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Bobbitt: That was the situation when I first joined the board.

Mr. Dionne: And can you give me a rationale behind that?

Mr. Bobbitt: I guess the rationale behind that is the rationale we have heard in this room before, somehow the board having to be totally divorced from the investigation process, where the concept has been put forward that the board is some kind of an adjudicator; which it is not. The board is a fact-finding board. It is similar to a commission of inquiry. It is not there to adjudicate between the investigator and the party with a direct interest. So that was the logic used for board members not being involved, or even having the information: because the board was later to become some kind of an adjudicator.

Mr. Dionne: Did you have access to the investigators themselves, then?

Mr. Bobbitt: Yes, the investigators would appear before the board to answer questions, or at least the director of investigations or someone on behalf of the investigative staff would.

Mr. Dionne: I have a copy of a report here done by Noel, Decarie, Aubrey and Associates, and I want to read a short paragraph:

Therefore the act makes it clear that as far as policy is concerned the board is its own master and does not need to rely upon, nor does not fear to depend upon, any ministerial consent or control. The board is made the guardian of the public interest in aviation safety. It has the last word. It sits above and independently of any department or minister.

• 1025

Notably, it sits above and independently of any department or minister, and it expressly said so—department or Minister of Transport. That seems to give the board pretty broad powers in its decision-making process, it seems to me. Did you find that it did not work, that somebody tried to interfere with the board in the deliberations in making a decision?

Mr. Bobbitt: Well, Mr. Chairman, I agree with the opinion of Mr. Decary. I do not think there was anything particularly wrong with the CASB act. I think it was very clear that the act gave the board all of those powers. It was the interpretation of the act that led to the problems we have seen within the CASB, and—

Mr. Dionne: Interpretation by whom?

Mr. Bobbitt: By the previous chairman, the present chairman and his senior staff.

I had proposed a resolution to that, and my proposal was that the board should have petitioned the Federal Court to have the court interpret or rule on the

[Translation]

M. Bobbitt: C'était la situation qui prévalait lorsque j'ai commencé à travailler pour le bureau.

M. Dionne: Et pourquoi?

M. Bobbitt: Nous avons déjà entendu les raisons qui poussent à adopter une telle politique: le bureau doit être complètement dissocié du processus d'enquête. Certaines personnes ont dit que le bureau devait agir en tant que juge, ce qui n'est pas du tout le cas. Le bureau est ni plus ni moins un bureau d'enquête semblable à une commission d'enquête. Le rôle du bureau n'est certainement pas de se poser en juge entre les enquêteurs et les parties directement intéressées. Telle était la raison pour laquelle les membres du bureau n'étaient pas impliqués et n'avaient même pas les renseignements.

M. Dionne: Pouviez-vous avoir accès aux enquêteurs eux-mêmes?

M. Bobbitt: Oui. Ceux-ci comparaissaient devant le bureau pour répondre aux questions, ou, en tout cas, les directeurs des enquêtes, ou quelqu'un qui parlait au nom du personnel d'enquête.

M. Dionne: J'ai devant moi un exemplaire d'un rapport rédigé par Noël, Décarie, Aubrey et Associés, dont je voudrais vous lire un extrait:

Par conséquent, la loi précise bien qu'en matière de politique, le bureau peut prendre toutes ses décisions unilatéralement et n'a pas besoin de s'en remettre au ministre. Le bureau est donc à proprement parler le gardien de l'intérêt public en matière de sécurité aérienne. Il a le dernier mot. Il a préséance sur le ministre ou tout ministère et est indépendant d'eux.

En fait, on précise bien que le bureau a préséance sur tout ministère ou ministre et est indépendant de ceux-ci; on précise qu'il s'agit du ministère ou du ministre des Transports. Il me semble que c'est donner là au bureau des pouvoirs extrêmement vastes en matière de décision. Avez-vous pensé que les choses ne fonctionnaient pas de cette façon, que quelqu'un essayait de contrecarrer le bureau dans ses décisions?

M. Bobbitt: Je puis vous dire, monsieur le président, que je suis d'accord avec l'opinion exprimée par M. Décarie. Je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit à redire à la loi établissant le Bureau de la sécurité aérienne. En fait, il est très clair que tous ces pouvoirs sont prévus dans la loi. C'est l'interprétation de celle-ci qui a causé tous les problèmes que nous avons connus au sein du BCSA, et. . .

M. Dionne: L'interprétation de qui?

M. Bobbitt: L'interprétation qu'ont donnée l'ancien président, le président actuel et son personnel supérieur.

J'avais proposé une façon de résoudre le problème, qui était de demander à la Cour fédérale de donner son interprétation, qui aurait alors été définitive. Je savais très

[Texte]

interpretation. Then everyone would have had to abide by that ruling. I felt pretty confident on how that ruling would go, and judging by the opposition from the other side, they were probably as confident as I was on how that ruling would go. It would have gone along the lines suggested by Mr. Decary.

Mr. Dionne: How did Transport Canada interpret that?

Mr. Bobbitt: I am not sure, Mr. Chairman.

Mr. Dionne: Was there any interference from Transport Canada?

Mr. Bobbitt: I am not aware of direct interference, Mr. Chairman, from Transport Canada.

Mr. Dionne: Were you aware of indirect interference?

Mr. Bobbitt: If we look, for example, at the case of the Hickling study, a study of the CASB which I guess was commissioned by the minister but carried out with Transport Canada funds, I suppose one could interpret that as being interference in the operations of an independent agency.

Mr. Dionne: Therefore, there was interference from Transport Canada, in other words.

Mr. Bobbitt: The Hickling study, for example, was done by the Department of Transport rather than by the minister.

Mr. Dionne: Tuesday last, the chairman, Mr. Thorneycroft, qualified the dissension on the board as a personality conflict rooted in "philosophical differences". However, several reports in the last year or so have stated that the dissension is rooted strictly within the controversy and disagreement surrounding the cause of the Gander investigation. Could you give us your opinion as to whether that is a true assessment of the situation?

Mr. Bobbitt: I do not believe, Mr. Chairman, that is an accurate assessment of the situation. It is not a question of personalities. When we get at a certain level, it is a question of those of us who believe the board is not functioning or operating in accordance with its act, that it is operating virtually in contempt of Parliament, as opposed to those who support the way the board is being operated. That is not a personality issue.

The problems within the board were brought to a head by the Gander investigation. There is no doubt whatsoever about that. However, the fundamental differences are there, and it is the fundamental difference with respect to the interpretation of the Canadian Aviation Safety Board Act.

Mr. Dionne: You have just made a statement that causes me great concern when you said that the board was functioning, I think you said, in contempt of Parliament.

[Traduction]

bien quelle serait cette interprétation, et si l'on en juge d'après l'opposition à cette idée qui provenait de l'autre côté, ils savaient probablement dans quel sens le vent tournerait. En fait, la décision de la Cour fédérale aurait été dans le même sens que M. Décarie.

M. Dionne: Quelle était l'interprétation de Transports Canada?

M. Bobbitt: Je n'en suis pas certain, monsieur le président.

M. Dionne: Y a-t-il eu interférence de la part de Transports Canada?

M. Bobbitt: Je ne suis pas au courant d'une interférence directe, monsieur le président.

M. Dionne: Et indirecte?

M. Bobbitt: Prenons le cas de l'étude Hickling, étude du bureau commandée par le ministre, mais réalisée grâce au financement de Transports Canada; on pourrait peut-être parler d'interférence dans l'administration d'un organisme indépendant.

M. Dionne: En d'autres termes, on peut parler d'interférence de la part de Transports Canada.

M. Bobbitt: L'étude Hickling a été réalisée par le ministère des Transports, et non par le ministre.

M. Dionne: Mardi dernier, le président, M. Thorneycroft, a qualifié la dissension au sein du bureau de conflit de personnalité provenant de différences dans la façon d'envisager le bureau. Or, plusieurs rapports rendus publics au cours de la dernière année environ font état du fait que la dissension en question aurait été causée à l'origine par la controverse et le désaccord entourant l'enquête sur l'accident de Gander. S'agit-il à votre avis d'une bonne évaluation de la situation?

M. Bobbitt: Je ne crois pas, monsieur le président, que cela soit une évaluation exacte de la situation. Il ne s'agit pas là en effet d'une question de personnalité. Quand on atteint un certain niveau, la question est plutôt la suivante: certains d'entre nous estiment que le bureau ne fonctionne pas en conformité avec la loi qui le régit; il fonctionne à toutes fins utiles sans tenir compte de la volonté du Parlement; il y en a d'autres qui estiment au contraire qu'il fonctionne comme il devrait fonctionner. Il ne s'agit pas là, à mon avis, d'une question de personnalité.

Les problèmes au sein du bureau ont été mis en lumière lors de l'enquête sur la tragédie de Gander. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Cependant, le problème fondamental est un problème d'interprétation de la loi, la loi qui régit le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Dionne: Ce que vous venez de dire me préoccupe au plus haut point; vous dites que le bureau a fonctionné sans tenir compte de la volonté du Parlement.

[Text]

[Translation]

• 1030

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, that is the issue that I wanted resolved before the Federal Court. I wanted the Federal Court to rule on that interpretation issue, and then the whole board would have had to abide by that ruling. If the decision had come in in that case counter to the point of view I have been expressing, I would have had a very clear choice of either to live with it or resign, one or the other.

Mr. Dionne: Mr. Sopinka in his report to the minister at the time, John Crosbie, stated:

The result of this dissension is that many members of the board feel powerless to carry out their mandate. On occasion some of the board members have been unable to obtain investigation of facts which they consider essential in order to carry out their function.

How is this conclusion drawn by Mr. Sopinka related to the shortcomings that you have cited this morning, specifically in clauses 5, 8, and 10; and in your opinion what sort of information or evidence was withheld that made it impossible for you to make a decision based on the entire evidence?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, first of all, I agree with the conclusion reached by Mr. Sopinka. I think it would take a long time to go into all the details of information that the board did not get or that were withheld from the board, especially with respect to the Gander investigation.

Mr. Dionne: Well, give us some examples.

Mr. Bobbitt: For example, the Gander investigation. At one point when the board was requesting to have all of the files, it waited and waited while the files were supposedly being indexed and so on. Finally the files were delivered to a particular room, and the board was told that those were all of the files. Yet some months later we determined that those were not quite all of the files, that there were other files. The first reason given was that the other files contained duplicates that were in the files that were provided. Later it was found that not only did those other files contain duplicates but they contained new information. So when the board was told that it had all the files sitting in a particular room, it did not have all of the files. That is one precise example.

Mr. Dionne: It is a very serious statement.

Mr. Bobbitt: And those files contained new information that the board was not aware of. The files did not consist of only duplicates.

Mr. Angus: A quick supplementary, Mr. Chairman. Was the staff or the full board challenged on that? And was there an explanation given as to why those other files were not provided?

Mr. Bobbitt: As I mentioned, Mr. Chairman, the first explanation was that those files contained only duplicates.

M. Bobbitt: Monsieur le président, c'est précisément le point que j'aurais voulu voir trancher par la Cour fédérale. J'aurais souhaité que la Cour fédérale se prononce sur l'interprétation, ce qui aurait obligé tout le bureau à respecter son jugement. Si celui-ci avait été contraire au point de vue que j'ai exprimé, j'aurais eu à opérer un choix très clair, soit de me soumettre, soit de me démettre.

M. Dionne: M. Sopinka, dans son rapport au ministre des Transports de l'époque, M. John Crosbie, a indiqué:

Il résulte de cette dissension qu'un grand nombre de membres du bureau estiment ne pas posséder les moyens d'exécuter leur mandat. Il est arrivé que certains des membres du bureau ne puissent déterminer certains faits qu'ils jugeaient essentiels à l'exercice de leurs fonctions.

En quoi cette conclusion de M. Sopinka est-elle liée aux faiblesses que vous avez dénoncées ce matin, et particulièrement aux articles 5, 8 et 10? Par ailleurs, à votre avis, quels renseignements ou éléments de preuve vous ont été refusés qui ont fait que vous n'avez pu formuler de décision en toute connaissance de cause?

M. Bobbitt: Monsieur le président, tout d'abord, je souscris à la conclusion de M. Sopinka. Il faudrait beaucoup de temps pour passer en revue tout le détail des renseignements que le bureau n'a pu obtenir ou qui lui ont été refusés, particulièrement dans le cas de l'enquête sur l'accident de Gander.

M. Dionne: Eh bien, donnez-nous quelques exemples.

M. Bobbitt: Prenons, par exemple, l'enquête sur Gander. A un certain moment, lorsque le bureau a demandé la totalité des dossiers, il lui a fallu attendre et attendre que ceux-ci, censément, soient indexés, etc. Enfin, les dossiers ont été livrés dans une certaine pièce, et le bureau a été avisé que c'était là la totalité des dossiers. Or, quelques mois plus tard, nous avons constaté qu'ils n'y étaient pas tous, qu'il y en avait d'autres. La raison avancée était que ces autres dossiers contenaient des doubles qui figuraient dans le lot qui nous a été remis. Mais nous avons appris par la suite que ces autres dossiers contenaient non seulement des doubles, mais également des documents autres. Ainsi, lorsqu'on nous a dit que tous les dossiers se trouvaient réunis dans cette pièce, tel n'était pas le cas. Voilà un exemple précis.

M. Dionne: C'est une accusation très grave.

M. Bobbitt: Et ces dossiers contenaient des renseignements nouveaux auxquels le bureau n'avait pas eu accès. Ces dossiers ne contenaient pas que des doubles.

M. Angus: Une courte question supplémentaire, monsieur le président. Est-ce que le personnel, ou le bureau dans sa totalité, a été saisi de cela? Et vous a-t-on donné une explication de l'absence de ces autres dossiers?

M. Bobbitt: Ainsi que je l'ai dit, monsieur le président, la première explication fut que ces dossiers ne contenaient que des doubles.

[Texte]

Mr. Angus: But after you discovered it was new information that was there, what was the explanation given, or was there any?

Mr. Bobbitt: Not one that I can recall offhand, Mr. Chairman. Probably insignificant information.

Mr. Dionne: Final question.

The Chairman: I have let you go over your time, because you are on an interesting tack, to say the least.

Mr. Dionne: Did the chairman at that time take action to make sure that kind of situation would not occur again?

Mr. Bobbitt: Not to my knowledge, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we are dealing in a general way, it seems to me, with the whole matter of the independence of the board.

I presume, Mr. Bobbitt, you have read the Hickling report thoroughly. Starting at page 71, four situations are cited, and those four were picked to be examined by the consultants. In situation one, they concluded that Transport Canada and CASB had both acted in a responsible manner. This case illustrates how easily the independence of the CASB can be called into question.

Situation two is one I had a personal interest in, because a dear, dear friend was killed in it. In this report the CASB went to excessive lengths to avoid speaking directly to the cause and so attach blame.

In the other two instances, CASB confirmed their preliminary findings and attributed the accident to fuel mismanagement by the pilots, and no conflict of interest was found in that situation.

• 1035

In the fourth one, it says: "In spite of the cause being very clear in the report, no recommendations were made". This is an Air Canada DC-9 that overran a runway. "In our opinion", says Hickling, "a clear finding was warranted here to the effect that the pilot's compliance with operating instructions would have avoided this incident".

So in three of the four instances it seems to me the independence of the board is somewhat compromised. Do you agree with that and has it occurred in other instances that were not cited here? In my mind, it calls into question the independence of the board. Would you like to deal with this first?

[Traduction]

M. Angus: Mais après que vous avez découvert qu'ils renfermaient des renseignements nouveaux, quelle explication vous a-t-on donnée, pour autant qu'il y en ait eu une?

M. Bobbitt: Il n'y a eu aucune explication dont je me souviens, monsieur le président. On nous a probablement dit que ce n'était pas des renseignements importants.

M. Dionne: Dernière question.

Le président: Je vous ai permis de dépasser votre temps de parole, car vous êtes lancé sur une piste intéressante, c'est le moins que l'on puisse dire.

M. Dionne: Est-ce que le président, à cette époque, a pris des mesures pour garantir que ce genre de choses ne se reproduiraient pas?

M. Bobbitt: Pas à ma connaissance, monsieur le président.

M. Benjamin: Monsieur le président, il me semble que ce qui est en cause ici, de façon générale, c'est toute l'indépendance du bureau.

Je présume, monsieur Bobbitt, que vous avez lu attentivement le rapport Hickling. Celui-ci, à la page 71, décrit quatre situations qui furent retenues aux fins d'un examen détaillé par les experts-conseils. Dans le premier cas, ces experts ont conclu que Transports Canada et le BCSA ont tous deux agi de manière responsable. Cette affaire montre combien il est facile de jeter le doute sur l'indépendance du BCSA.

Le deuxième cas m'intéressait tout particulièrement, car il s'agissait d'un accident dans lequel est décédé un ami qui m'était très cher. Dans son rapport, le bureau a cherché par tous les moyens à éviter d'énoncer directement la cause de l'accident et, donc, à en attribuer la responsabilité.

Dans les deux autres cas, le bureau a confirmé ses conclusions préliminaires et attribué la cause de l'accident à l'imprévoyance des pilotes quant à la quantité de carburant nécessaire, et nul conflit d'intérêts n'a été décelé.

Dans le quatrième cas, on lit ceci: «Bien que le rapport établisse clairement la cause, il ne formule nulle recommandation». Il s'agissait de l'accident d'un DC-9 d'Air Canada sorti de la piste. «À notre sens, écrit Hickling, il y avait lieu d'énoncer très clairement que si le pilote avait observé les instructions, cet incident aurait pu être évité.»

Ainsi donc, dans trois de ces cas sur quatre, il me semble que l'indépendance du bureau s'est trouvée quelque peu compromise. Êtes-vous de cet avis, et cela s'applique-t-il à d'autres cas qui n'ont pas été cités ici? À mes yeux, cela met en doute l'indépendance du bureau. Voudriez-vous d'abord traiter de cela?

[Text]

Mr. Bobbitt: I will deal with it in a sort of general way. Independence is an interesting concept because on the board itself there is some difficulty in defining "independence". Independence for the most part is related to independence of the board from its staff and its investigators, rather than the board being an independent agency, independent from any other department of government.

Mr. Benjamin: It seems to me the independence of the board from its employees and its staff is something to be solved by the board, and that should be so spelled out in the bill. What I am more concerned about is the independence of the board from any other government agency or department. Would you like to see that put in place?

Mr. Bobbitt: Oh, most definitely, Mr. Chairman, and this is one of the reasons why I have suggested that the board should not report through the Minister of Transport. If a financial submission from the board is analysed by officials in Transport Canada before it is submitted to Treasury Board, it could create the potential for interference and that can impinge upon the board's independence.

Mr. Benjamin: The minister has observer status as a right, he gets draft reports as a right, and he has control of submissions to Treasury Board. Do you feel that the report should be submitted directly to Parliament? In other words, the Speaker tables it, it is referred to the appropriate standing committee—probably this one—and copies are provided to all members, including the ministers concerned.

Mr. Bobbitt: I spoke about this proposal before. It really depends on the practical interpretations of that and how—

Mr. Benjamin: Do you feel that the new board should have direct access in order to make submissions to Treasury Board for its budget requirements? In other words, the board should not have to go through the minister, or any other minister.

Mr. Bobbitt: Whether there is a real conflict or not, I believe it certainly creates the potential for a conflict if the board goes through the Minister of Transport.

Mr. Benjamin: Do you feel that ultra-light aircraft, hang-gliders, balloons, parachutes, which are in the air setting, and pleasure boats, particularly in waters under the jurisdiction of the federal authority—the seaway, coastal waters, national parks—should be included in the jurisdiction of the board for accident investigation and safety recommendations?

Mr. Bobbitt: I believe we are talking here about decisions that will have to be made by the new board itself, since it will be able to have regulations, or make

[Translation]

M. Bobbitt: Je vous donnerai une réponse d'ordre général. L'indépendance est une notion intéressante, car au bureau lui-même, nous avons quelques difficultés à la définir. L'indépendance est essentiellement l'indépendance du bureau par rapport à son personnel et ses enquêteurs, plutôt que l'existence du bureau comme organisme indépendant, indépendant de tout autre ministère.

M. Benjamin: Il me semble que l'indépendance du bureau par rapport à ses employés et son personnel est une question d'ordre interne qu'il doit régler lui-même, et cela devrait être spécifié dans le projet de loi. Ce qui m'inquiète davantage, c'est l'indépendance du bureau par rapport aux autres ministères ou organismes gouvernementaux. Souhaiteriez-vous qu'elle soit garantie?

M. Bobbitt: Oh, très certainement, monsieur le président, et c'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai préconisé que le bureau ne fasse pas un rapport par l'intermédiaire du ministre des Transports. Si les demandes budgétaires du bureau sont analysées par des fonctionnaires du ministère des Transports avant d'être soumises au Conseil du Trésor, cela laisse une possibilité d'empiétement et d'atteinte à l'indépendance du bureau.

M. Benjamin: Le ministre a un statut d'observateur de plein droit, il prend connaissance des projets de rapports de plein droit et il contrôle les demandes de crédits transmises au Conseil du Trésor. Pensez-vous que le rapport devrait être présenté directement au Parlement? Autrement dit, il serait reçu par le président, qui le transmettrait au comité permanent compétent—probablement le nôtre—avec copies à tous les comités, y compris les ministres concernés.

M. Bobbitt: J'ai déjà parlé de cette idée tout à l'heure. Tout dépend de l'interprétation pratique de tout cela et de la manière. . .

M. Benjamin: Pensez-vous que le nouveau bureau devrait pouvoir traiter directement avec le Conseil du Trésor pour l'octroi de ses crédits budgétaires? En d'autres termes, le bureau n'aurait pas à passer par le ministre des Transports, ni par aucun autre.

M. Bobbitt: Je pense que si le bureau doit passer par le ministre des Transports, cela crée une possibilité de conflit, que celui-ci se matérialise ou non.

M. Benjamin: Pensez-vous que la compétence du bureau devrait s'étendre aux avions ultra-légers, aux deltaplanes, aux montgolfières, aux parachutes, qui appartiennent au domaine de l'aviation, ainsi qu'aux bateaux de plaisance, particulièrement ceux qui circulent dans les eaux fédérales—la voie maritime, les eaux côtières, les parcs nationaux—afin qu'il fasse enquête sur les accidents et puisse formuler des recommandations en matière de sécurité?

M. Bobbitt: Je pense que le nouveau bureau devra prendre ses décisions lui-même, puisqu'il aura le pouvoir de promulguer des règlements, ou de rédiger des

[Texte]

regulations and have them approved to carry out these operations. It will depend on the resources that are going to be made available to this board.

As the member has pointed out, there are certainly serious problems with respect to pleasure boating. There are a large number of fatalities each year. So something should be done in that area.

• 1040

Mr. Benjamin: Do you think the bill is worded in a sufficient manner that the board can assume they can provide themselves with jurisdiction in the instances I have mentioned, or should the act be more specific? For instance, does aircraft cover balloons or hang-gliders? I presume it would cover hang-gliders and ultra-light aircraft, but what about parachutes and balloons? The way the bill reads, they could say yes, we have jurisdiction in any accidents involving those.

Mr. Bobbitt: I believe so.

Mr. Benjamin: Similarly with pleasure boating on waters under the jurisdiction of the federal authority?

Mr. Bobbitt: I believe so.

Mr. Benjamin: So you do not think any further clarification is needed in the bill.

Mr. Bobbitt: I do not believe so, no.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Wilbee (Delta): I think there is a recurring theme here, and that is the way you are making your decision. Any decision is only as good as the data it is based on. I guess I have been a little disturbed by some of the comments you have made; for instance, your helicopter example. Do you feel you are currently getting adequate data, or are there adequate data available for the board to make a good decision? I am not saying whether the board members choose to read the reports, but is that material available if the board members are doing their job and seeking it out?

Mr. Bobbitt: The data that have been collected are now generally available to board members. The problem is that the board as a whole, in practice, has not had the authority to set the procedures by which data are collected in the first place.

Mr. Wilbee: Do the changes in the act improve the way the board makes its decision? It seems to me we are dealing partly with an administrative problem, but perhaps it is more of a people problem. In other words, it depends on the direction given to the people making the investigation and writing reports.

Mr. Bobbitt: First of all, the problem will not be lessened by this bill. I think in many ways it will make the problem worse, because this bill really creates one

[Traduction]

règlements, et de les faire adopter dans ces domaines. Tout dépendra des ressources qui seront mises à sa disposition.

Ainsi que le député l'a fait remarquer, la navigation de plaisance pose certainement de graves problèmes, puisqu'il se produit chaque année quantité d'accidents mortels. Il y a donc lieu de faire quelque chose dans ce domaine.

M. Benjamin: Pensez-vous que le libellé du projet de loi permet au bureau de conclure qu'il a compétence dans les domaines que j'ai mentionnés, ou faudrait-il le préciser davantage? Par exemple, est-ce que la définition d'aéronef englobe les montgolfières ou les deltaplanes? Je suppose que les deltaplanes et les avions ultra-légers sont couverts, mais qu'en est-il des parachutes et des montgolfières? D'après ma lecture du projet de loi, le bureau pourrait conclure qu'il a effectivement compétence dans ces domaines.

M. Bobbitt: Je le crois aussi.

M. Benjamin: Même chose pour les embarcations de plaisance naviguant dans les eaux fédérales?

M. Bobbitt: Je le crois.

M. Benjamin: Donc, vous ne pensez pas qu'il y ait lieu de préciser davantage dans le texte du projet de loi.

M. Bobbitt: Non, je ne le pense pas.

M. Benjamin: Je vous remercie.

M. Wilbee (Delta): Je pense qu'il y a là un thème qui revient sans cesse, et c'est la manière dont vous prenez vos décisions. Une décision ne vaut qu'autant que les renseignements sur lesquels elle se fonde. Un certain nombre de choses que vous avez dites m'inquiètent; par exemple, cet exemple de l'hélicoptère. Pensez-vous que les données qui vous sont transmises sont adéquates, ou que le bureau dispose de données adéquates pour formuler de bonnes décisions? Je ne vous demande pas si les membres du bureau lisent attentivement les rapports, mais si les renseignements existent dont les membres ont besoin s'ils veulent les chercher et bien faire leur travail.

M. Bobbitt: Les renseignements amassés sont maintenant généralement mis à la disposition du bureau. Le problème est que celui-ci, dans la pratique, n'a pas pouvoir d'arrêter les procédures qui régissent la collecte de ces données.

M. Wilbee: Est-ce que les modifications apportées à la loi améliorent la manière dont le bureau prend ses décisions? Il me semble qu'il s'agit en partie d'un problème administratif, mais peut-être est-ce davantage un problème de personnes. Autrement dit, tout dépend des directives données aux enquêteurs et aux auteurs des rapports.

M. Bobbitt: Tout d'abord, le projet de loi ne résoudra pas ce problème, et je pense même qu'il va l'aggraver à divers égards, car, en fait, il charge un commissaire de

[Text]

commissioner who will make all the decisions. I suppose one could argue that if you get the right person in this position everything will go just fine, but I do not believe the legislation should be written in such a way that it has to take that chance.

Mr. Wilbee: Of course, the other thing that has been coming along is the concept of conflict of interest. In other words, you have to have somebody in government who is eventually going to have the can tied to him. What is his responsibility? Can you see more of a possibility of interference from a political level in the new board compared to what you are experiencing at the present time? In other words, is the government going to try to cover up information or divert investigations? Is this going to be strengthened or improved by changes in the bill?

Mr. Bobbitt: I believe any time all authority rests with one individual the potential for interference is greater than if the authority rests with a board.

Mr. Wilbee: Basically the whole problem with the bill is that the chairman has too great a power and it should be diluted, and this is the purpose of all the changes you have produced.

• 1045

Mr. Bobbitt: Yes, Mr. Chairman, and I believe it also opens up more possibilities for special interest groups to be able to lobby, which I do not believe has been a problem, as I indicated today. But if there is only one person a group has to work through, I think the potential for lobbying efforts and interference becomes greater than if you are dealing with a board.

Mr. Wilbee: Do you think you are a dissenter? Do you feel your ability to dissent would be greater or less under the new board? Would you have greater room for dissatisfaction?

Mr. Bobbitt: I believe the new board, as it is now written, will probably eliminate dissent because of the minor role board members will play in the whole operation.

Now, of course dissent in itself is not necessarily bad. What becomes a problem is when a member dissents on a particular report and from that point on gets labelled as a dissenter. In the case of the Supreme Court, for example, they have dissenting opinions. However, once a justice has issued a dissenting opinion, that person does not get labelled from that point on as being a dissenter by the Chief Justice.

The Chairman: I must say Dr. Wilbee opened up an interesting area that I do not know if I want to explore. I enjoyed your evidence this morning and I have read what you said here before, but I cannot understand how this could be. . . There may be administrative problems with a one-man tsar, but when you come to the vote on the report, how can that one-man tsar, the chairman, be the

[Translation]

prendre toutes les décisions. Je suppose que l'on pourrait arguer que si l'on nomme à ce poste la bonne personne, tout ira bien, mais je ne pense pas que ce soit une bonne chose que la loi crée cet aléa.

M. Wilbee: Un autre thème qui revient souvent est celui du conflit d'intérêts. En d'autres termes, il faut qu'il existe au niveau gouvernemental un responsable ultime. Quelle est cette responsabilité? Considérez-vous qu'il y a davantage de risques d'ingérence de personnages politiques dans les affaires du nouveau bureau que ce n'est le cas à l'heure actuelle? Autrement dit, le gouvernement va-t-il chercher à dissimuler des renseignements ou à détourner les enquêtes de leur cours? Est-ce que les modifications introduites par le projet de loi vont améliorer ou aggraver cet aspect des choses?

M. Bobbitt: Je pense que dans tous les cas où tout le pouvoir appartient à une seule personne, le potentiel d'ingérence est plus grand que si le pouvoir est partagé entre plusieurs.

M. Wilbee: Fondamentalement, tout le problème du projet de loi, c'est qu'il confie trop de pouvoirs au président, qu'il faudrait diluer tous ces pouvoirs, et c'est à cela que reviennent tous les changements que vous avez proposés.

M. Bobbitt: Oui, monsieur le président, et cela permet aussi à des groupes d'intérêts spéciaux d'exercer des pressions, ce qui n'a pas posé des problèmes, à mon avis, comme je l'ai dit aujourd'hui. Mais si un groupe n'a affaire qu'à une seule personne, les possibilités d'exercer des pressions et d'avoir une certaine influence sont plus grandes que si l'on est confronté à un bureau.

M. Wilbee: Vous considérez-vous comme un dissident? A votre avis, vous sera-t-il plus ou moins facile d'exprimer une opinion dissidente avec le nouveau bureau? Aurez-vous davantage de motifs de mécontentement?

M. Bobbitt: Le nouveau bureau, sous sa forme actuelle, supprimera sans doute toute possibilité de dissidence, étant donné le rôle mineur que les membres du bureau joueront dans toute l'entreprise.

La dissidence, en soi, n'est pas nécessairement mauvaise, bien entendu. Il y a un problème lorsqu'un membre du bureau conteste un rapport donné et qu'on le traite à cette occasion de dissident. En ce qui concerne la Cour suprême, par exemple, ses membres ont des opinions divergentes. Cependant, une fois qu'un juge a formulé une opinion divergente, le juge en chef ne le qualifie pas pour autant de dissident.

Le président: Je dois dire que M. Wilbee a soulevé une question intéressante, que je ne suis pas certain de vouloir approfondir. J'ai apprécié votre témoignage de ce matin et j'ai lu ce que vous avez déclaré auparavant, mais je ne comprends pas comment cela pourra. . . Si une seule personne impose sa volonté, cela risque de poser des problèmes, mais lorsqu'on en arrive à voter sur le

[Texte]

one man? You have votes from five people on the board. I do not understand that.

I am going to throw this out before we come to the other two questioners on the five-minute rule, because we have other witnesses here this morning. You have been involved in the Public Service, and certainly as a Member of Parliament from time to time I wonder how our ministers operate when finally, through the bureaucracy, all the divergent opinions on an issue and all the protection of backsides and egos come into a report that finally gets to the deputy minister's level. We do not know how many different points of view are with that report when it gets to the deputy minister's level, who lays it on the minister's level, and the minister has to have some confidence that all the people in the bureaucracy and the directors and the ADMs have rationalized their differences into this option.

I have often felt that the ministers. . . I have never been one and never will be one, but I know from a previous government away back in Diefenbaker's day, because of a relationship to someone who was related to me who was in government, that they started a new concept, which may be what you were trying to do, of getting the different options that were considered at the Public Service level up through the directorate level to the ADM level before the Alvin Hamiltons or other people made decisions rather than just being confronted with one option.

Is this really not part of the problem you have run into, that you did not have faith in the investigators and that, whatever differences of opinion might have been there in collating the evidence, you were presented with a report in which different points of view and different facts might have been laundered to a point, and then you had to make a decision?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, that is a problem in the present system. There are many layers of bureaucracy in our own organization. An investigation is done in the field; it is checked by analysts in head office; it finally gets up to their superior, who is the director of investigations, who at that point may say he does not like what was done and may make many more changes. Maybe a whole lot of discussion goes on. Finally it gets up to the executive director—maybe some more of this goes on—and ultimately to the board. But by the time it gets to the board, there is one united front, and the board is not made aware of the types of discussions that could possibly have gone on.

The Chairman: On the basis that you have faith in the people the board has employed.

Mr. Bobbitt: Precisely, Mr. Chairman, and that is the reason I think you must have a board with authority to delegate, and then it will need to have confidence in the people it employs or who are employed on its behalf,

[Traduction]

rapport, comment ce mandarin, si vous voulez, le président, peut-il être le seul à décider? Il y a cinq membres du bureau qui vont voter. Je ne comprends pas.

J'ai une remarque à faire avant de donner la parole aux deux autres membres du Comité pour un tour de questions de cinq minutes, car nous avons d'autres témoins à entendre ce matin. Vous avez travaillé à la fonction publique et, en ma qualité de député, je me demande parfois comment se débrouillent nos ministres lorsqu'en fin de compte, par l'entremise des bureaucrates, toutes les opinions divergentes touchant une question et celles des gens qui veulent protéger leurs arrières sont regroupées dans un rapport qui est soumis au sous-ministre. Nous ne savons pas combien d'opinions différentes sont reflétées dans ce rapport lorsqu'il est soumis au sous-ministre, qui le transmet au ministre, lequel doit être suffisamment convaincu que tous les fonctionnaires, administrateurs et sous-ministres adjoints ont expliqué leurs divergences dans ce document.

J'ai souvent eu l'impression que les ministres. . . Je n'ai jamais été ministre et ne le serai jamais, mais étant donné que j'avais un parent qui faisait partie d'un gouvernement antérieur, à l'époque de M. Diefenbaker, je sais que l'on a adopté un nouveau principe, et c'est peut-être ce que vous essayez de faire, en vue de transmettre aux sous-ministres adjoints, par l'entremise des directeurs généraux, toutes les options différentes envisagées par les fonctionnaires, avant que des Alvin Hamilton, ou d'autres, prennent une décision, au lieu d'être simplement confrontés à une seule option.

N'est-ce pas là une des causes du problème auquel vous vous êtes heurtés, votre manque de confiance dans les enquêteurs et le fait que, même s'il y a eu des divergences d'opinions lors des témoignages, on vous a présenté un rapport dans lequel les faits et les points de vue différents ont été uniformisés d'une certaine façon, en vous demandant de prendre une décision?

M. Bobbitt: Monsieur le président, c'est un problème que pose le système actuel. Au sein de notre organisation, il y a de nombreux niveaux de bureaucratie. Une enquête se déroule sur le terrain; elle est vérifiée par des analystes au bureau central; ces derniers en saisissent ensuite leur supérieur, le directeur des enquêtes, qui, à ce moment-là, peut déclarer que ce qui s'est fait ne lui convient pas et apporter de nombreux autres changements. Il peut y avoir de nombreuses discussions. Le rapport est ensuite soumis au directeur exécutif—après peut-être d'autres discussions—et, en dernier ressort, au bureau. À ce moment-là, le rapport semble unanime, et le bureau n'est pas mis au courant des discussions qui ont pu se dérouler auparavant.

Le président: Dans la mesure où vous avez confiance dans les personnes engagées par le bureau.

M. Bobbitt: Exactement, monsieur le président, et c'est pourquoi le bureau doit être habilité à déléguer ses pouvoirs, et il doit ensuite avoir confiance dans les personnes qu'il engage ou qui sont engagées en son nom,

[Text]

because it will need to have that faith in its staff. There is no question about that.

• 1050

Mr. Keyes (Hamilton West): I fail to see how the board, though, can reach its pinnacle, can reach its decision, if through the bureaucracy there are complications such as the witness pointed out on the holding back of documents. In light of that, and what was not made clear and maybe the witness can make it clearer for me, in this situation we had an allegation made about the holding back of documents. Mr. Bobbitt, during your tenure were there other times when you felt that this kind of activity took place?

Mr. Bobbitt: Yes. I cannot quote you specific examples right now, but this sort of thing took place, I would say, quite often.

Mr. Keyes: Quite often?

Mr. Bobbitt: By the time things get to the board, all the discussions have taken place and things become quite united. This comes from this concept that the board is a kind of adjudicator between the investigator and the parties with a direct interest that come to play later, which I find to be a totally erroneous concept. The board is a fact-finding body, not an adjudicator between the different parties. So the board should be master of its own proceedings and if it had an example such as I have quoted, if it happened once then it should make sure it would not happen a second time. But it has to be the master of its own procedures to be able to do that.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mr. Chairman, just as you were making your comments earlier, I was wondering if the Chair is governed by the five-minute rule also?

The Chairman: No, he is not.

Mr. Comuzzi: Okay, thank you. We will just get the ground rules straightened out.

The Chairman: Well, we will in time.

Mr. Comuzzi: Mr. Bobbitt, I am just going to try to summarize for a minute what you have fundamentally told us this morning about the principle of the bill before us. What we have here is, by statutory authority, a board set up that is supposed to be independent, but then by that particular access clause in the bill and other legislation the power of that board in bits and pieces is eroded.

Let me go through those bits and pieces of erosion and get your thoughts on it, since your background is in public administration. Correct me if I am wrong, please.

The board is set in place with five members of the CASB with nine members and those powers are eroded by the Financial Administration Act because that comes into

[Translation]

car cette confiance à l'égard du personnel est indispensable. Cela ne fait aucun doute.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je ne comprends pas comment le bureau, toutefois, peut rendre sa décision suprême si, au cours des étapes de préparation du rapport, des problèmes se posent, comme l'a signalé le témoin, par exemple si l'on refuse de divulguer certains documents. Compte tenu de ce qui précède, ce qui me paraît toujours obscur—et peut-être le témoin pourra-t-il tirer les choses au clair à ce sujet—quelqu'un a été accusé en l'occurrence de n'avoir pas communiqué certains documents. Monsieur Bobbitt, y a-t-il eu au cours de votre mandat d'autres occasions où vous avez eu l'impression que ce genre de chose se produisait?

M. Bobbitt: Oui. Je ne peux pas vous en citer des exemples précis maintenant, mais ce genre de chose se produit assez souvent, dirais-je.

M. Keyes: Assez souvent?

M. Bobbitt: Lorsqu'un document est soumis au bureau, toutes les discussions ont déjà eu lieu, et les divergences sont relativement atténuées. Cela s'explique par le fait que le bureau agit comme arbitre entre l'enquêteur et les parties, tout en étant directement concerné par l'affaire, ce qui est un principe tout à fait erroné, à mon avis. Le bureau est chargé d'établir les faits, et non de jouer le rôle d'arbitre entre les parties en cause. Le bureau devrait donc être maître de ses délibérations, et si le genre de cas dont j'ai parlé se pose, il doit faire en sorte que cela ne se produise plus à l'avenir. Mais pour être en mesure de le faire, il doit diriger ses propres procédures.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Monsieur le président, pendant que vous formulez vos observations, un peu plus tôt, je me demandais si la règle des cinq minutes s'applique également au président du Comité?

Le président: Non.

M. Comuzzi: D'accord, merci. Il faut bien établir les règles de base.

Le président: Nous le ferons en temps voulu.

M. Comuzzi: Monsieur Bobbitt, je vais essayer de résumer pendant un instant ce que vous nous avez dit ce matin au sujet du principe du projet de loi à l'étude. Celui-ci vise à créer un bureau qui est censé être indépendant, mais en vertu de la disposition d'accès précise du projet de loi et d'autres lois, les pouvoirs de ce bureau sont tout à fait éfrités.

Permettez-moi d'examiner de quelle façon ce pouvoir est amoindri et d'obtenir votre avis à ce sujet, puisque vous avez une formation en administration publique. Veuillez me corriger si je me trompe.

Le bureau est composé de cinq membres, contre neuf dans le cas du BCSA, et ses pouvoirs sont sapés par la Loi sur l'administration financière, dont les dispositions

[Texte]

play in the hiring of certain people. It is further eroded by the Public Service Employment Act in the hiring of staff that takes away the ambit of authority a little more from the board that is to be independent. Then we go into the statute itself, and the statutory powers that are given to the chairman—which are substantial, I agree—further erode the functions of the board, and through those powers that are given to the chairman, particularly as you mentioned this morning, but pragmatically correct, the financial aspect of how that board is financed further erodes the power of the board.

Is that a fair summation of how the board is structured and its problems? Whether it is a board structured under CASB or whether it is a new board that we are trying to establish to correct those problems, is that fundamentally where we are at today in the problem we are trying to correct? I would like your comments on that.

• 1055

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, first of all, I think the board's powers are eroded principally by the chairman there. With respect to the first two, the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act, certainly according to Mr. Sopinka he did not think it would require an amendment to those acts to put into the powers of the chairman the phrase that I have included also in my proposed amendment.

I must point out, though, that the way it has been interpreted in practice within the CASB it has certainly eroded the powers of the board, because the chairman has said that because of powers delegated to him under the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act he has total control over personnel. That is something that is of course questionable.

I can see, if I could use an example, for the Public Service Employment Act, assuming the board had the authority I have been discussing, if the board were to say to the chairman that for future positions we are not going to go through the motions of having the requirements for a particular job written up—because as I think is common throughout many areas, often it is written up to meet or to respond to the CV of a particular individual—we are going to bypass this, we are not going to go through fulfilling the requirements of this act, of course it could not do that because the board would not have that authority. I see no difficulty there.

On the other hand, if the board were to say to the chairman that for future engagements we are going to make sure this thing is not followed only in principle, but we are going to make sure that the whole intent of it is going to be followed, and we are going to make sure that

[Traduction]

s'appliquent au recrutement de certaines personnes. Ils sont sapés en outre par la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique en ce qui a trait au recrutement de personnel, de sorte que le bureau, qui doit être indépendant, n'exerce pas les pleins pouvoirs dans ce domaine. Puis nous abordons la loi proprement dite, et les pouvoirs statutaires accordés au président—qui sont importants, j'en conviens—sapent encore davantage les fonctions du bureau et, en vertu des pouvoirs consentis au président, surtout ceux dont vous nous avez parlé ce matin, qui sont justifiés sur le plan pratique, les modalités de financement du bureau amoindrissent encore ses pouvoirs.

Est-ce là une juste description de l'organisation du bureau et de ses problèmes? Qu'un bureau soit constitué en vertu de la loi sur le BCSA, ou qu'il s'agisse d'un nouveau bureau que nous cherchons à créer pour résoudre tous ces problèmes, est-ce fondamentalement la situation où nous nous trouvons aujourd'hui et à laquelle nous essayons de remédier? Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. Bobbitt: Monsieur le président, tout d'abord, je pense que les pouvoirs du bureau sont essentiellement sapés par le président de celui-ci. En ce qui a trait aux deux lois mentionnées, la Loi sur l'administration financière et la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, M. Sopinka n'a pas jugé utile de modifier ces lois pour inclure dans les pouvoirs du président la disposition qui se trouve également dans l'amendement que j'ai proposé.

Je dois toutefois signaler que, étant donné la façon dont cette disposition a été interprétée en pratique au BCSA, elle a sans nul doute sapé les pouvoirs du bureau, parce que le président a déclaré que les pouvoirs qui lui étaient délégués aux termes de la Loi sur l'administration financière et de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique lui donnaient un contrôle absolu sur le personnel. Cette interprétation est évidemment discutable.

Si vous le voulez bien, j'aimerais citer un exemple. En ce qui concerne la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, à supposer que le bureau ait les pouvoirs dont j'ai parlé, s'il déclarait au président que lorsque des postes deviendront vacants à l'avenir, il sera inutile de rédiger un énoncé des exigences d'un poste donné—parce que, comme c'est le cas, je suppose, dans bien d'autres domaines, l'exposé de fonctions est souvent rédigé de façon à correspondre au curriculum vitae d'une personne donnée—que l'on va passer outre à cette exigence et que le bureau ne se conformera pas aux exigences de la loi, bien sûr, ce serait impossible, puisque le bureau n'aurait pas ce pouvoir. Il n'y a là aucun problème, selon moi.

D'autre part, si le bureau voulait déclarer au président qu'en ce qui a trait aux personnes engagées à l'avenir, il va faire en sorte que cette exigence soit suivie non seulement en principe, mais aussi que l'on va se conformer à l'esprit de la loi, et que l'on va s'assurer de

[Text]

we are going to write up the requirements for the job and make sure that the person who ultimately fills that position is the best one available for it, there is no conflict there and the board is having its say. The board could also have its say with respect to saying we want more engineers or scientists versus operational people, for example. That would not conflict with the Public Service Employment Act, yet the board could have the necessary input.

So with respect to this board's powers, they are infringed upon mainly by the powers of the chairman under section 5, which are far too encompassing, and also this clause in section 10 with the exclusive authority of the directors of investigation. I believe the Financial Administration Act and the Public Service Employment Act are basically non-issues there and have been blown out of proportion.

Mr. Comuzzi: Okay. So what you have said to me in answer to my question is that the board is structured but powers are eroded by some inspection. You have also gone on then to say that there are some problems with interpretation of the act, and those problems became so difficult to deal with that as a board you went to get a legal opinion as to the particular sections and interpretation with respect to what the powers of the board were in relation to the chairman and so on.

Now, I want to be clear about what you said after that. You said that the board was not given all of the information in its deliberations. I gather from that, Mr. Bobbitt, that what you mean is that when you sat down as a board duly constituted at a regular meeting you were asked to make a decision, and all of the evidence that had been gathered on your behalf and that the act had structured for you to get that information was not presented to you to make the proper decision. Is that right?

Mr. Bobbitt: That is correct, Mr. Chairman, and especially so with respect to Gander. Of course Gander was the largest accident we had to investigate.

Mr. Comuzzi: I think you went on to say, Mr. Bobbitt, that this was not a singular occurrence, that it happened on several occasions—I think the number mentioned was at least 15—that you were constituted as a board at a regular meeting or a meeting called specifically for the purpose of discussing a situation and you were asked to make a decision without the proper evidence being placed before you.

• 1100

Mr. Bobbitt: That is correct. I do not believe I mentioned any specific number.

Mr. Comuzzi: But you did mention that Gander was the—

Mr. Bobbitt: On many occasions I used Gander as an example, but it was just an example. One would have to

[Translation]

préparer une description de poste détaillée et de veiller à ce que le candidat retenu pour ce poste soit le plus compétent possible, il n'y aurait là aucun conflit, et le bureau aurait son mot à dire. Le bureau pourrait aussi avoir voix au chapitre en demandant que l'on engage plus d'ingénieurs ou de scientifiques que d'agents d'exploitation, par exemple. Cela n'irait pas à l'encontre de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique et, pourtant, le bureau pourrait avoir son mot à dire.

En ce qui a trait aux pouvoirs de ce bureau, donc, ils sont principalement amoindris par ceux qui sont consentis au président en vertu de l'article 5, pouvoirs qui sont beaucoup trop vastes, outre la disposition de l'article 10 relative aux pouvoirs exclusifs des directeurs des enquêtes. A mon avis, la Loi sur l'administration financière et la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique ne posent pas de problème en l'occurrence, et on en a fait toute une histoire sans raison.

M. Comuzzi: Très bien. En réponse à ma question, donc, vous dites que le bureau est organisé, mais que ses pouvoirs sont sapés par une possibilité d'inspection. Vous avez ajouté que l'interprétation de la loi soulève certains problèmes, lesquels sont devenus tellement complexes que votre bureau a décidé d'obtenir une opinion juridique sur certains articles de la loi et sur l'interprétation des pouvoirs du bureau par rapport à ceux du président, et ainsi de suite.

J'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur vos commentaires suivants. Vous avez dit que le bureau n'a pas obtenu tous les documents pertinents pour ses délibérations. Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, monsieur Bobbitt, j'en déduis que lorsque le bureau dûment constitué s'est réuni, dans le cadre de ses réunions régulières, il a été appelé à prendre une décision, mais que toutes les preuves recueillies en son nom, en vertu des dispositions de la loi, ne lui ont pas été présentées, ce qui ne lui a pas permis de prendre la décision qui s'imposait. Est-ce exact?

M. Bobbitt: C'est exact, monsieur le président, surtout dans l'affaire de Gander. Bien entendu, c'est l'accident le plus grave sur lequel nous ayons eu à faire une enquête.

M. Comuzzi: Puis vous avez ajouté, monsieur Bobbitt, que cet incident n'était pas unique, et qu'à plusieurs occasions—vous avez parlé d'une quinzaine, sauf erreur—vous avez convoqué le bureau à une réunion régulière, ou à une réunion spéciale, dans le but de discuter d'un problème, et que vous avez été appelés à rendre une décision sans avoir sous les yeux tous les documents pertinents.

M. Bobbitt: C'est exact. Je ne crois pas avoir cité de chiffres précis.

M. Comuzzi: Mais vous avez dit que Gander était. . .

M. Bobbitt: J'ai à plusieurs reprises cité Gander comme exemple, mais ce n'était qu'un exemple. Il

[Texte]

go through the whole Gander record to see on how many occasions.

Mr. Comuzzi: Mr. Bobbitt, because of not having all the evidence to make a proper decision... for what reason was that information withheld? I want to be specific on this. Do you think it was because of some feeling on the part of the administration in not presenting you with all the evidence your continuing investigation produced after you realized all the information was not before you? Or was the information withheld from you and from other members of the board intentionally?

Mr. Bobbitt: I am not in a position to answer and ascribe motives—

Mr. Comuzzi: I am asking your opinion.

Mr. Bobbitt: Certainly if I can use the Gander example—and I will use that one to be specific—I feel the information was intentionally withheld in that case.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Monsieur Bobbitt, lors du débat en deuxième lecture, il est ressorti que le BCSA avait un arriéré de 1,200 enquêtes. J'aimerais savoir si c'est le cas. Pourquoi y a-t-il autant d'enquêtes en suspens?

Mr. Bobbitt: I am not absolutely sure of the exact number, because I believe our chairman referred to a number of around 600 when he was there earlier. But one would sense on the aviation side there are about 600 occurrences per year. You would expect to find of course at least that number in the system at any one time, going through the different stages. But I am not sure of this figure of 1,200.

Mme Venne: Pourquoi y en a-t-il autant en suspens? C'est un nombre assez considérable. Est-ce à cause de conflits entre les membres du Bureau qu'il y en a autant en suspens?

Mr. Bobbitt: No, any conflict between members of the board would not have had an impact on this figure. But as was pointed out by Mr. Deschênes when he was there earlier in the week, the board started with a very, very large backlog right at the beginning and it has taken a long time to clear it up. Board procedures have improved over the past few years in getting reports through the system.

• 1105

Mme Venne: Vous faites beaucoup de recommandations dans votre rapport. Pour vous, quelle recommandation est prioritaire, s'il y en a une?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, I am not sure that I am making as many recommendations when you really get down to it, but there is one main recommendation and that is with respect to clause 5. The board, in my opinion, must be given the overall authority to carry out its objects in clause 7. Therefore, the fundamental amendment I am suggesting is in clause 5 and the others really fall into line. Once you make that change, you automatically have to make changes in clause 8; and if you are to give the

[Traduction]

faudrait revoir tout le compte rendu de l'enquête sur Gander pour voir combien de fois cela s'est produit.

M. Comuzzi: Monsieur Bobbitt, parce que vous n'aviez pas tous les éléments nécessaires pour prendre une décision... pourquoi les faits n'ont-ils pas été révélés? Je tiens à être précis sur ce point. Pensez-vous que l'administration était peu disposée à vous donner tous les faits que vous avez obtenus en continuant l'enquête lorsque vous avez compris qu'on ne vous avait pas tout donné? Ou l'information vous a-t-elle été cachée, à vous et aux autres membres du bureau, intentionnellement?

M. Bobbitt: Je ne peux pas répondre ni faire un procès d'intention...

M. Comuzzi: Je vous demande votre avis.

M. Bobbitt: Certainement, dans le cas de Gander—et je donnerai cet exemple-là pour être précis—je pense que l'information nous a été intentionnellement cachée.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): Mr. Bobbitt, during the debate on second reading of the bill, it was revealed that the CASB has a backlog of 1,200 investigations. I would like to know if that is true. Why so many unresolved investigations?

M. Bobbitt: Je ne suis pas absolument certain du nombre, car je crois que notre président a parlé plutôt de 600 enquêtes. Mais je pense que dans le domaine de l'aviation, il y a environ 600 incidents par an. Il est donc normal qu'il y ait au moins autant de dossiers en cours simultanément, à différentes étapes. Mais je ne suis pas certain de ce chiffre de 1,200.

Mrs. Venne: Why so many? It is a rather large figure. Is it due to conflicts between board members?

M. Bobbitt: Non, les différends entre membres du bureau n'auraient rien à voir avec ce chiffre. Mais M. Deschênes a fait remarquer, lorsqu'il a comparu plus tôt dans la semaine, que le bureau a démarré avec au départ un arriéré très important, et qu'il a fallu longtemps pour le résorber. Les méthodes de traitement au bureau se sont améliorées au cours des dernières années.

Mrs. Venne: You make many recommendations in your report. In your opinion, is there one recommendation which overweighs all the others?

M. Bobbitt: Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'il y ait vraiment beaucoup de recommandations en fin de compte, mais il y en a une principale concernant l'article 5. À mon avis, le bureau doit avoir le pouvoir d'accomplir la mission qui lui est attribuée à l'article 7. Par conséquent, la modification fondamentale que je suggère porte sur l'article 5, et les autres, en fait, en découlent. Si l'on modifie l'article 5, il faut automatiquement apporter des changements à

[Text]

board the overall authority, you have to make changes in clause 10 now giving the directors of investigation this exclusive authority.

Therefore, to consolidate it, there is really just one basic change, and that is to give the board the authority to carry out its mandate.

Mrs. Venne: Thank you, Mr. Bobbitt.

The Chairman: Colleagues, I think there are some more questions but we have other witnesses here. I see Mr. Filotas here, who also sent us a memorandum, a letter with enclosures. I do not know if it covers but it amplifies some of Mr. Bobbitt's evidence.

I am in the hands of the committee. We have spent an hour and a half here with one witness. We have many more witnesses. Mr. Filotas mentioned that he had not been invited to attend. Well, he always had been invited to attend to supplement whatever anyone else and Mr. Bobbitt said.

Mr. Comuzzi reviewed some evidence, which was very direct, and the committee may want to explore it later because it has been raised by two or three members. It is the opinion of the Chair tenderly put that we are starting to repeat ourselves and it might be more constructive to get on with other evidence and other witnesses to amplify what Mr. Bobbitt has said and to get other points of view.

Mr. Benjamin: On a point of order. I will ask the committee and you for some indulgence. I have two other questions on matters that have not been raised. I am asking if you would be kind enough to give me my round now. I have to get into the House in about seven minutes and I will not take even five minutes.

The Chairman: If we have any way to get you out of the room. . .

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Benjamin: I figured that would work.

The Chairman: I think the committee will learn that this is a very generous invitation and it should certainly be generously accepted.

Mr. Angus: If we could only figure out how to do that with the chairman.

Mr. Dionne: On the same point, I have a couple of other questions I would like to put to Mr. Bobbitt before he leaves the witness chair.

The Chairman: Okay. Are we agreed?

Mr. Dionne: I concur in your comment to Mr. Benjamin. If he wants to put his questions now, I have no problem with that at all.

Mr. Benjamin: Mr. Bobbitt, there are two points I want to raise with you, one of which is the matter of the draft reports being made available to the minister and other

[Translation]

l'article 8; et si l'on veut donner au bureau le pouvoir global nécessaire, il faut modifier l'article 10, qui donne actuellement compétence exclusive aux directeurs des enquêtes.

Par conséquent, il n'y a en fait qu'un seul changement de fond, qui vise à donner au bureau le pouvoir d'accomplir sa mission.

Mme Venne: Merci, monsieur Bobbitt.

Le président: Chers collègues, je crois qu'il y a d'autres questions, mais nous avons encore des témoins à entendre. Je vois que M. Filotas est ici. Il nous a envoyé une lettre avec pièces jointes. Je crois que son témoignage vient compléter certains aspects de celui de M. Bobbitt.

Je m'en remets au Comité. Nous avons déjà passé une heure et demie avec ce témoin. Il y en a encore beaucoup d'autres. M. Filotas a dit qu'il n'avait pas été invité. Eh bien, il est toujours le bienvenu s'il veut ajouter quelque chose à ce que M. Bobbitt ou d'autres ont dit.

M. Comuzzi est revenu sur certains éléments du témoignage qui étaient très directs, et le Comité voudra peut-être y revenir plus tard, car deux ou trois autres députés ont soulevé les mêmes questions. Le président est d'avis, sans être méchant, que nous commençons à tourner en rond, et qu'il serait peut-être plus productif d'entendre d'autres témoins qui peuvent ajouter à ce qu'a déclaré M. Bobbitt, et aussi pour donner différents points de vue.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. Je vais demander au Comité et à vous, monsieur le président, de faire preuve d'indulgence. J'ai deux autres questions à poser sur des points qui n'ont pas été abordés. Je me demandais si vous auriez la gentillesse de me donner mon tour dès maintenant. Je dois être à la Chambre dans à peu près sept minutes, et je ne demande que cinq minutes.

Le président: Si c'est un moyen de nous débarrasser de vous. . .

Des voix: Oh, oh!

M. Benjamin: Je pensais bien que ça marcherait.

Le président: Je crois que le Comité va se rendre compte que c'est une offre généreuse et qu'il convient certainement de l'accepter avec la même générosité.

M. Angus: Si seulement nous pouvions trouver quelque chose pour faire de même avec le président.

M. Dionne: À ce même propos, j'ai quelques autres questions que je voudrais poser à M. Bobbitt avant qu'il ne s'en aille.

Le président: Très bien. Est-ce entendu?

M. Dionne: Je fais miennes vos paroles à M. Benjamin. S'il veut poser ses questions maintenant, je n'y vois aucune objection.

M. Benjamin: Monsieur Bobbitt, il y a deux points que je voudrais aborder, l'un concernant les ébauches de rapport envoyées au ministre et à d'autres parties

[Texte]

interested parties. I take it you agree with that. Do you feel, though, that between the time of the draft report being circulated to the interested parties and the final report coming out, it leaves room for the covering of tracks and scapegoating in order to deliberately defuse what is going to be in the final report?

Mr. Bobbitt: I suppose, Mr. Chairman, the potential for that is there and it certainly prolongs the time in getting a final report. It adds another four months, I would say, on average to getting the final report, but on balance I would say from my experience that the benefits outweighed the disadvantages.

Mr. Benjamin: All right. Finally, on the whole matter of the facilities that the board and its staff have to carry out their work, does the board and the staff have any kind of scientific and laboratory facilities of their own—for example, forensic lab, metallurgy laboratory studies, metal fatigue and so forth, aircraft and air engineering facility—or do you have to go out to anywhere you want or can to get the most expert. . . ?

• 1110

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, the board does have its own engineering lab, and can certainly cover some areas very well. The question on the medical side is one I have raised as a potential area that should be a board decision as to whether the board would be better served by building up that sort of a facility or should it be making arrangements with existing facilities out there that can do that type of work. The board certainly has a need for work in those areas, and on the engineering side it does have a lab.

Mr. Benjamin: But you have always had complete freedom to go to any outside expertise you wanted. There has been no problem on that?

Mr. Bobbitt: Except those decisions were not taken by the board, and the board has never been involved in the policy with respect to those decisions. So those decisions are decisions that have been taken either by the director of investigation, executive director, or the chairman, but not the board as a whole.

Mr. Benjamin: Do you think the board should do that, or is that a detail they should be responsible for?

Mr. Bobbitt: Of course it sort of depends on the situation; there is no quick and easy answer. But the one example I used before was something that I thought should definitely have been a real board decision, and that was whether or not the board should set up its own lab to duplicate the facility that then existed at the National Research Council. That sort of decision should have been a board decision.

Mr. Benjamin: But even if you had your own facility, you would be at liberty to go and get a second opinion from a university lab or NRC or. . . ?

[Traduction]

intéressées. Je présume que vous n'y êtes pas opposé. Mais ne pensez-vous pas qu'entre le moment où l'ébauche du rapport est envoyée aux parties intéressées et celui de la publication du rapport définitif, on a amplement le temps de brouiller les pistes et de désigner des boucs émissaires afin d'atténuer délibérément l'impact du rapport?

M. Bobbitt: Je suppose, monsieur le président, que c'est possible, et cela retarde certainement la publication du rapport final. Cela ajoute quatre mois, je dirais, en moyenne, à la publication du rapport, mais dans l'ensemble, je dirais qu'à mon avis, les avantages valent largement les inconvénients.

M. Benjamin: Très bien. Enfin, les installations dont disposent le bureau et ses employés pour faire leur travail sont-elles suffisantes? Le bureau a-t-il des laboratoires et des installations scientifiques propres, comme par exemple un laboratoire judiciaire, un laboratoire de métallurgie, où l'on peut étudier l'usure des métaux, et ainsi de suite, des installations aéronautiques et de génie aéronautique, ou êtes-vous obligés d'aller à l'extérieur pour trouver des experts. . . ?

M. Bobbitt: Monsieur le président, le bureau a son propre laboratoire de génie, et il est très bien équipé dans certains domaines. Sur le plan médical, j'ai signalé que la décision devrait appartenir au bureau, à savoir s'il serait préférable qu'il ait ses propres installations ou qu'il s'entende avec des laboratoires à l'extérieur qui peuvent faire ce genre de travail. Il est certain que le bureau a des besoins dans ce domaine, et pour ce qui est du génie, il a un laboratoire.

M. Benjamin: Mais vous avez toujours été absolument libres de vous adresser à l'extérieur si vous le désiriez. Il n'y a jamais eu de difficultés?

M. Bobbitt: Mais ce n'est pas le bureau qui prenait ces décisions, et il n'a jamais participé à l'élaboration de la politique dans ce domaine. Toutes ces décisions ont été prises par le directeur des enquêtes, le directeur administratif ou le président, mais jamais par le bureau tout entier.

M. Benjamin: Pensez-vous que cette responsabilité doit revenir au bureau?

M. Bobbitt: Cela dépend bien sûr de la situation; il n'y a pas de réponse passe-partout. Mais l'exemple que j'ai mentionné plus tôt est certainement un des cas où, à mon avis, la décision aurait dû être prise par les membres du bureau, et il s'agissait de décider si le bureau devait ou non mettre sur pied un laboratoire semblable à celui du Conseil national de recherches du Canada. C'est le genre de décisions qui auraient dû être prises par le bureau.

M. Benjamin: Mais même si vous aviez vos propres laboratoires, pourriez-vous vous adresser pour confirmation à une université, au CNRC ou. . . ?

[Text]

Mr. Bobbitt: Yes, Mr. Chairman, the act is very clear in that area.

Mr. Benjamin: Thank you. If you are unlucky, I will be back.

Mr. Dionne: I think I have only have two questions, but I cannot be sure. Mr. Bobbitt, you said that evidence was deliberately withheld from the board. Is that correct?

Mr. Bobbitt: That was my opinion, Mr. Chairman.

Mr. Dionne: By whom?

Mr. Bobbitt: I do not know.

Mr. Dionne: Well, from whom was the evidence requested? And when you say "deliberately withheld"—

The Chairman: He did not use the word "deliberately".

Mr. Bobbitt: That is right. Mr. Chairman, when you refer to being withheld, you have to look a little at the circumstances as well. It is not necessarily a direct request. If you do not know the evidence is there, you cannot request it directly. But certain evidence that is not forthcoming is in that sense being withheld as well, in my opinion. There are a number of areas, and there I think we would have to get more into the Gander investigation and what went on with respect to medical evidence, for example, that did not come out at the public inquiry, yet the people there knew it. The question was asked, but it was skirted around.

At the time of the public inquiry, for example, into the Gander accident, the investigative staff were in possession then of toxicology results indicating high levels of hydrogen cyanide and CO in the bodies of many of the passengers. That information did not come out at the public inquiry, yet the results of the crew that had traces of aspirin did come out. Now, the two were not quite in the same ballpark there. The far more important issue did not even come out at the public inquiry.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, just a point of clarification. I do not want to interrupt my colleague.

Mr. Dionne: Go ahead.

Mr. Keyes: I believe it was Mr. Bobbitt who said earlier, and I am paraphrasing here, that he had a pile of documents that were requested brought to a room, and in this pile of documents there were documents that were not included in the documents delivered to this room. Well, from where are these documents he refers to coming? I think that is the crux of our question. They are coming from somewhere, and someone has withheld them. What was that body or organization that did not bring all the documents to the room for your perusal?

[Translation]

M. Bobbitt: Oui, monsieur le président, la loi est très claire là-dessus.

M. Benjamin: Merci. Je serai peut-être de retour, pour votre malheur.

M. Dionne: Je crois n'avoir que deux questions, mais je ne suis pas sûr. Monsieur Bobbitt, vous avez dit que des éléments d'information avaient été délibérément cachés aux membres du bureau. Est-ce exact?

M. Bobbitt: C'est mon opinion, monsieur le président.

M. Dionne: Par qui?

M. Bobbitt: Je l'ignore.

M. Dionne: À qui cette information avait-elle été demandée? Et lorsque vous dites «délibérément»...

Le président: Il n'a pas dit «délibérément».

M. Bobbitt: C'est exact. Monsieur le président, lorsque l'on parle d'éléments d'information cachés, il faut tenir compte aussi des circonstances. Il n'y a pas nécessairement de demandes directes. Quand on ne sait pas quels éléments d'information existent, on ne peut pas les demander de façon directe. Mais si certains faits ne sont pas mentionnés, à mon avis, c'est aussi une façon de cacher l'information. Dans certains domaines, il faudrait à mon avis se pencher davantage sur l'enquête visant l'accident de Gander et sur ce qui s'est passé concernant les éléments médicaux de l'enquête; par exemple, il y a des choses qui n'ont pas été dites pendant l'enquête publique, bien que les gens aient été au courant. La question a été posée, mais elle a été contournée.

Pendant l'enquête publique sur l'accident de Gander, par exemple, les enquêteurs avaient les résultats toxicologiques indiquant que l'on avait trouvé dans les corps de nombreux passagers des niveaux élevés d'acide cyanhydrique et de CO. Celan'a pas été révélé lors de l'enquête publique, alors qu'on a mentionné que l'on avait trouvé des traces d'aspirine chez les membres de l'équipage. Ces deux faits n'ont pas la même importance. Mais c'est le plus important qui n'a pas été mentionné à l'enquête publique.

M. Keyes: Monsieur le président, je voudrais avoir un éclaircissement. Ce n'est pas que je veuille interrompre mon collègue.

M. Dionne: Allez-y.

M. Keyes: Je crois que M. Bobbitt a dit plus tôt—et je ne me souviens pas de la phrase exacte—qu'il avait reçu dans une pièce toute une pile de documents qu'il avait demandés, et que certains documents manquaient. De qui venaient ces documents? Il me semble que c'est un point essentiel. Ils devaient venir de quelque part; donc, quelqu'un les a soustraits. Quel était l'organisme ou le groupe qui ne vous a pas permis d'examiner tous les documents demandés?

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, that was done under the direction of the board's staff. One particular point that was in those documents that was of importance to that particular investigation was the crew's schedule for November. If you recall from the draft report into the Gander accident, I guess that later fatigue was mentioned. That information about the crew's schedule was in those documents. That was not provided the first time.

Mr. Dionne: Do you know if this was a singular occurrence, or did it happen on a regular basis? Did it happen frequently or infrequently?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, in the Gander case we have many examples that are documented.

Mr. Comuzzi: That are documented, did you say?

Mr. Bobbitt: Yes.

Mr. Comuzzi: Of the withholding of evidence?

Mr. Bobbitt: There are many specific examples in that particular investigation.

Mr. Keyes: May I have a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Be very quick, please.

Mr. Keyes: Through you, Mr. Chairman, was it the fall of 1987 where there was an attempt made to strike an evidence review committee?

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, that was the fall of 1987 and that is what eventually led to some members of the board attempting to take legal action to resolve that issue after the committee was struck down.

Mr. Keyes: Who attempted to strike this committee?

Mr. Bobbitt: That committee was struck by a majority of the board. I believe only one person voted against it at the time; and I am not sure of the exact number present, but I believe it was six.

Mr. Angus: Was that the subcommittee you referred to earlier?

Mr. Bobbitt: Yes.

Mr. Angus: That you chaired?

Mr. Bobbitt: No, no, that was another subcommittee.

Mr. Angus: And the result of the. . .

Mr. Bobbitt: The chairman was not at that particular meeting. The meeting was being chaired by a member designated by the chairman, and when the chairman came back he ruled the particular committee *de functus* I believe is the word he used.

Mr. Keyes: *De functus*.

Mr. Bobbitt: Yes.

M. Bobbitt: Monsieur le président, cela s'est fait d'ordre du personnel du Bureau. Ces documents révèlent un élément important dans le cadre de cette enquête, je veux parler de l'horaire de l'équipage pour le mois de novembre. Si vous vous rappelez l'avant-projet du rapport sur l'accident de Gander, on a parlé de la fatigue de l'équipage par la suite. Les renseignements sur l'horaire de travail de l'équipage figuraient dans ces documents, mais non au début.

M. Dionne: Était-ce cela un cas exceptionnel ou cela se produisait-il régulièrement? Cela se produisait-il fréquemment ou rarement?

M. Bobbitt: Monsieur le président, dans l'affaire de Gander, nous avons de nombreux exemples documentés.

M. Comuzzi: Documentés, dites-vous?

M. Bobbitt: Oui.

M. Comuzzi: Qu'on vous a caché des éléments de preuve?

M. Bobbitt: Dans le cas de cette enquête, il en existe de nombreux exemples précis.

M. Keyes: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Très rapidement, s'il vous plaît.

M. Keyes: Monsieur le président, j'aimerais savoir si c'est à l'automne 1987 que l'on a essayé de constituer un comité de réexamen des éléments de preuve?

M. Bobbitt: Monsieur le président, c'était à l'automne 1987 et c'est ce qui a fini par pousser certains membres du Bureau, après la dissolution de ce comité, d'essayer de se pourvoir en justice pour régler cette question.

M. Keyes: Qui avait essayé de créer ce comité?

M. Bobbitt: La majorité des membres du Bureau avaient essayé de créer ce comité. Je crois qu'un seul membre s'y était opposé à l'époque; et je ne sais pas exactement combien de membres du Bureau étaient présents, mais je pense qu'il y en avait six.

M. Angus: Il s'agissait du sous-comité dont vous avez parlé plus tôt?

M. Bobbitt: Oui.

M. Angus: Sous votre présidence?

M. Bobbitt: Non, non, c'était un autre sous-comité.

M. Angus: Et le résultat de. . .

M. Bobbitt: Le président n'assistait pas à cette réunion. Un autre membre du Bureau, désigné par le président, dirigeait la réunion. Lorsque le président est revenu, il a déclaré le nouveau comité «*de functus*», je pense que c'était son expression.

M. Keyes: «*De functus*».

M. Bobbitt: Oui.

[Text]

The Chairman: Thank you, colleagues. I think, Mr. Bobbitt, we have covered quite a bit of ground here today. You have certainly been very direct in your answers to very direct questions, and I want to thank you for your evidence and recognition of the unique situation in which the committee finds itself.

To continue along with that uniqueness, I see Mr. Filotas in the room. Since you indicate in your letter you would be prepared to amplify anything you have said to members, Mr. Filotas, I wonder if you could come to the table and if you so wish not repeat everything that Mr. Bobbitt has said, but amplify it and set out some of your thoughts that you have given us in your letter with enclosures to the Secretary of the Privy Council and also to the Minister of Transport, outlining I gather some of the concerns Mr. Bobbitt has raised.

Mr. Bobbitt: Mr. Chairman, thank you very much. I appreciate having had the opportunity to appear before this committee.

The Chairman: Thank you.

Mr. Comuzzi: On a point of order, Mr. Chairman, I know that some of us on the committee are new members and perhaps you could guide us on this. I get the distinct feeling that when we have a witness in front of us we are more concerned about the clock and the other witnesses we have summoned, rather than giving us a thorough opportunity to go into areas that I think are very important for us to determine the future of this bill and whether changes should be made. Mr. Chairman, do we have the right to recall these witnesses at another date?

The Chairman: Yes. Obviously there may be some interest in the committee to recall witnesses who have already given evidence. We always can recall witnesses. We also always are, in a general parameter, interested in the clock, to try to get through work. We try not to repeat evidence, especially in this type of thing. We have been pretty good at that so far, but that is why the Chair, with the help of the committee, tries to move along. We can keep the thing wide open by recalling ad infinitum, but there does come a point when the Chair does think things start to get a little repetitive. If you explore new ground, explore new ground.

Human nature is pretty good, because usually after 90 minutes of one witness, no matter how good the questions are or the issue, you start to harrow the ground that has already been plowed. I do not know if you are a farmer, but... Anyway, that is it.

• 1120

Mr. Filotas, welcome to the table. You have been here listening to the evidence. We have in our possession as of yesterday a letter you wrote to the members of the committee with enclosures, and you have heard Mr.

[Translation]

Le président: Merci, chers collègues. Je pense, monsieur Bobbitt, que vous nous avez donné beaucoup de renseignements aujourd'hui. Vous vous êtes certainement montré très franc dans vos réponses à nos questions très directes et je tiens à vous remercier de votre témoignage et d'avoir tenu compte de la situation extraordinaire dans laquelle se trouve le comité.

Pour poursuivre dans la même veine, je vois M. Filotas dans la salle. Puisque dans votre lettre, monsieur Filotas, vous vous dites disposé à apporter des précisions à tout ce que vous avez déjà dit aux députés, pouvez-vous venir vous installer à la table? Peut-être pourriez-vous éviter de répéter ce qu'a dit M. Bobbitt pour compléter plutôt son témoignage et nous préciser ce que vous avez déjà mis dans votre lettre et les documents joints, au secrétaire du Conseil privé ainsi qu'au ministre des Transports, et dans laquelle, je présume, vous abordiez certaines des mêmes préoccupations que M. Bobbitt a exprimées ici.

M. Bobbitt: Monsieur le président, merci beaucoup. Je vous suis reconnaissant de m'avoir donné cette occasion de comparaître devant le comité.

Le président: Merci.

M. Comuzzi: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je sais que certains membres de ce comité sont de nouveaux députés et peut-être pourriez-vous nous renseigner. J'ai nettement l'impression que lorsqu'un témoin comparait ici, nous nous préoccupons beaucoup plus de l'heure et des autres témoins que nous avons convoqués que de prendre le temps de creuser des éléments qui, à mon avis, sont très importants si nous voulons nous prononcer sur l'avenir de ce projet de loi et les changements à y apporter. Monsieur le président, avons-nous le droit de rappeler un autre jour ces témoins?

Le président: Oui. Manifestement, il se peut que nous voulions rappeler des témoins qui ont déjà comparu. D'une façon générale, nous nous préoccupons toujours du temps qui passe et du travail que nous avons à faire. Nous essayons de ne pas reprendre les mêmes témoignages, surtout dans ce genre d'affaires. Jusqu'à présent, nous nous en sommes assez bien tirés, et c'est pourquoi, avec l'aide des membres du Comité, j'essaie de faire avancer les choses. Nous pourrions continuer indéfiniment, en rappelant indéfiniment des témoins, mais vient un moment où à mon avis, nous tombons dans la répétition. Si vous voulez vous lancer sur un nouveau terrain, faites-le.

La nature humaine est étonnante, car en général, après 90 minutes avec un témoin, quelle que soit la qualité des questions posées, nous commençons à repasser dans les mêmes sillons. Je ne sais pas si vous vous y connaissez en agriculture, mais... enfin, voilà.

Monsieur Filotas, je vous souhaite la bienvenue. Vous étiez là, vous avez entendu les témoignages. Depuis hier, nous avons en main une lettre accompagnée de documents que vous avez adressée aux membres de ce

[Texte]

Bobbitt's evidence, so would you like to give your thoughts on the situation, appreciating full well the uniqueness of the situation we are in. Mr. Bobbitt I think respected that, and I know you will too—and I know the members will.

Monsieur Filotas, pouvez-vous dire aux membres du Comité les qualités qui justifient

your nomination to the CASB, in brief.

Mr. L. Filotas (Member, Canadian Aviation Safety Board): Mr. Chairman, I graduated in engineering physics with the aeronautical option from the University of Toronto in 1964. After that time I went to work as an aeronautical engineer at de Havilland aircraft for three years, after which I returned to the University of Toronto and got a doctorate degree in aeronautical engineering. Subsequent to that I taught aeronautical engineering at a number of universities, including the University of Maryland and Carleton University. I spent some time in various positions with Transport Canada, the last of which was director of research and engineering development. I was appointed to the Canadian Aviation Safety Board at the end of 1986.

The Chairman: I see. Continue.

Mr. Filotas: Thank you very much, Mr. Chairman. I sent you the letter yesterday because I was not very sure of what procedures you were following here.

I do not really believe it is very constructive to type-cast any of us, certainly myself, as dissenters. I have some ideas about this bill. I have had a lot of difficulties and a very serious moral dilemma in knowing how to conduct myself responsibly since I have been appointed to the Aviation Safety Board. As a result of that we have come to a very difficult situation with the particular operation of the board, and I think it probably behoves the committee to look into that aspect of it in order not to repeat what happened with the new board, which will be much more complicated with the other modes.

I do not have any prepared remarks, Mr. Chairman, but maybe to begin with I would just say that indeed there is a philosophical difference on the board, but I do not believe it is nearly so trite as Mr. Thorneycroft would have it in his comments to the board. The philosophical difference concerns that of independence of the board: independence from Transport Canada; independence from government departments; independence from improper influence, wherever it may come from; and specifically independence for the individual board members to think for themselves. That is where I believe we have a philosophical difference.

I believe, Mr. Chairman, that the charge, if you will, of wanting to be investigators or wanting to go on the site is a real red herring. The problem, as Mr. Bobbitt alluded to, is that information is withheld. When you want to know something, when you want to know something very

[Traduction]

Comité. Vous avez entendu le témoignage de M. Bobbitt. Je vous invite à nous faire part de vos réflexions sur les événements, en tenant compte du caractère vraiment extraordinaire de la situation. M. Bobbitt l'a fait, je pense, et je sais que vous le ferez aussi—tout comme le feront les membres du comité.

Mr. Filotas, could you tell the members of this committee what capacities led

à votre nomination au BCSA, brièvement.

M. L. Filotas (membre, Bureau canadien de la sécurité aérienne): Monsieur le président, en 1964, j'ai reçu de l'Université de Toronto, un diplôme en génie physique, option aéronautique. J'ai travaillé comme ingénieur en aéronautique chez de Havilland pendant trois ans pour retourner ensuite à l'Université de Toronto où j'ai obtenu un doctorat en génie aéronautique. Après ces études, j'ai enseigné le génie aéronautique dans plusieurs universités, y compris celle du Maryland et l'université Carleton. J'ai occupé divers postes au ministère des Transports, notamment, en dernier lieu, le poste de directeur de la recherche et du développement, ingénierie. C'est à la fin de 1986 que j'ai été nommé au Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le président: Je vois. Continuez, je vous en prie.

M. Filotas: Merci beaucoup, monsieur le président. Je vous ai fait parvenir une lettre hier, parce que je ne savais pas au juste quelles procédures vous aviez adoptées ici.

Je ne pense pas qu'il soit vraiment très constructif de qualifier aucun d'entre nous et certainement pas moi de dissident. J'ai quelques idées au sujet de ce projet de loi. Depuis ma nomination au Bureau canadien de la sécurité aérienne, j'ai éprouvé beaucoup de mal et connu une grave dilemme moral pour savoir comment me comporter de façon responsable. C'est pourquoi dans le fonctionnement du Bureau, nous nous sommes retrouvés dans une situation extrêmement pénible. Votre Comité doit sans doute se pencher sur cet aspect afin d'éviter que cela ne se reproduise avec le nouveau bureau dont le fonctionnement sera plus compliqué à cause des autres modes de transport qui s'y ajouteront.

Je n'ai pas préparé de texte, monsieur le président, mais peut-être puis-je commencer en disant qu'au sein du Bureau, il existe une divergence de vues fondamentale dont il ne faudrait pas minimiser l'importance, comme l'a fait M. Thorneycroft devant le bureau. Cette divergence de vues porte sur l'indépendance du bureau: indépendance vis-à-vis du ministère des Transports, indépendance vis-à-vis des ministères du gouvernement, indépendance par rapport à toute influence indue, quelle qu'en soit l'origine, et plus particulièrement, la liberté de jugement de chaque membre du bureau. À mon avis, ce sont les domaines où se situe cette divergence de vues.

Je pense, monsieur le président, que c'est faire fausse route que de retenir cette accusation selon laquelle nous voulons être des enquêteurs ou que nous voulons nous rendre sur place. Le problème, comme l'a laissé entendre M. Bobbitt, c'est qu'on soustrait des éléments

[Text]

specifically that may or may not be within your own technical competence, and if providing that information upsets the report as it has been reviewed before it gets to the board, then you say if you want that information you are trying to be an investigator, and you should not have it. That is where that charge comes from.

Of course as a board member you do not want to be an investigator; you want to be a board member. So that is where we came off, and that is the exclusivity of the director of investigation, which basically is used in a form that allows him to say no, you cannot be an investigator, I am the investigator; this is the information you have, and this is the only way it is going to be presented. To me, as a professional engineer looking into some of the reports, that is where the difficulty arose and led to a very, very serious impasse in the board.

The Chairman: Thank you, Mr. Filotas; I think that certainly opens up the fundamental question. I look to Mr. Dionne or Mr. Comuzzi or Mr. Angus, whoever wants to go.

Mr. Comuzzi: Mr. Filotas, thank you. I was interested in your comments again, because this leads right into the previous witness. What we have been hearing is that some board members have been trying to become investigators. You class that as a red herring, and you said the information is withheld intentionally. Is that correct?

• 1125

Mr. Filotas: I did not say the word "intentionally", but I believe it is withheld intentionally without necessarily attributing ill motives to those who withhold the information.

Mr. Comuzzi: I would assume then, subject to what you say, that information is withheld by the director of investigations, or by whom?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, under the *modus operandi* we have on the board, it is very hard to tell who really is Pinocchio and who is Geppetto. As board members we are sequestered to one side; we meet the staff and the chairman during board meetings, and they themselves have had interaction every day.

Therefore, whatever position gets presented to the board, if there are any difficulties with it, it is already ironed out between the chairman and the staff members however way they do it before it gets to the board members. They have a united front. The split occurs when you start asking questions, because this united front gets defended and those who ask questions get to be designated as dissenters. The split is whether you have cabinet solidarity.

[Translation]

d'information à notre examen. Lorsque l'on veut savoir quelque chose, lorsque l'on veut savoir quelque chose de très spécifique, qu'il relève ou non de notre propre compétence technique, si les renseignements contredisent les conclusions du rapport révisé avant que le bureau ne l'obtienne, on vous répond que si vous voulez ces renseignements, c'est parce que vous essayez de devenir des enquêteurs et que vous n'avez pas besoin de ces renseignements. D'où l'accusation que nous voulons jouer le rôle d'enquêteurs.

Les membres du Bureau ne veulent pas jouer à l'enquêteur; ils veulent être membres du Bureau. Les renseignements donc sont la propriété exclusive du directeur des enquêtes, ce qui lui permet essentiellement de refuser et de dire, vous ne pouvez pas faire l'enquêteur, je suis l'enquêteur; voici les renseignements qu'on vous a donnés et on ne vous les donnera pas sous une autre forme. À mes yeux d'ingénieur professionnel chargé d'examiner ces rapports, c'est là que les difficultés se sont posées, qui ont entraîné le bureau dans une très grave impasse.

Le président: Merci, monsieur Filotas; cela nous amène certainement à la question fondamentale. Monsieur Dionne, monsieur Comuzzi, monsieur Angus, qui veut commencer?

M. Comuzzi: Monsieur Filotas, merci. J'ai trouvé vos propos très intéressants car ils font suite à ce que disait notre témoin précédent. Et nous avons en effet entendu dire que certains membres du Bureau essayaient de devenir des enquêteurs. Vous qualifiez cette accusation de fausse piste et vous prétendez que c'est à dessein qu'on vous cache les éléments d'information. C'est bien ça, n'est-ce pas?

M. Filotas: Je n'ai pas dit «à dessein», mais je pense qu'effectivement et sans nécessairement attribuer d'intention malveillante à ceux qui nous cachent les informations, je pense que c'est en effet à dessein.

M. Comuzzi: Je présume donc que c'est le directeur des enquêtes qui cache l'information, ou est-ce quelqu'un d'autre?

M. Filotas: Monsieur le président, vu le mode de fonctionnement du bureau, il est très difficile de dire qui est Pinocchio et qui est Geppetto. Comme membres du Bureau, nous sommes isolés; c'est aux réunions du conseil d'administration que nous rencontrons le personnel et le président qui, eux, se voient tous les jours.

Par conséquent, la position qu'on présente aux membres du Bureau est déjà arrêtée, et toute difficulté a été aplanie par le président et le personnel. On nous présente un front uni. Lorsque nous commençons à poser des questions, ce front uni se défend et on qualifie de dissidents ceux qui posent les questions. Tout repose sur la solidarité du Bureau.

[Texte]

The attitude is that this thing has come up through the system and therefore it must be good. Therefore, those who ask questions or challenge in any way—and of course any penetrating question is a challenge of how well an investigation has been done—then that becomes and has been painted as some kind of a challenge to either the integrity or competence of those who presented it. That is of course absolutely false and it is a very bad way to get at the truth, but it is what has happened.

Mr. Comuzzi: What you have just said, Mr. Filotas, is that the chairman of the board, who is siding himself against the other four members of the board, or the other. . . Could you explain that?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, the way the board has operated in practice is that the chairman and executive director and the other staff are on one side—when I joined the board they were actually in a different building from where the board members were—and they have contact daily. Because of this theory of separation of powers, the board members sit in their offices and review documents until there is a formal board meeting, at which the chairman and executive director and the other staff members come in as a group from a different side and a different door, and make their presentation.

Therefore, whatever difficulties they might have had, if they do have any, have been ironed out. It is always the same position that is presented; the staff and the chairman always have the same position, because presumably they meet and iron out a common position before they get to the board. That is why those who disagree then have to dissent from the established position, with regard to particular investigations, or policy, or anything else.

Mr. Comuzzi: That was my next question, Mr. Filotas. Would you be in a position to tell us specifics with respect to this problem on certain meetings you have attended?

Mr. Filotas: This happens every day on every issue. For example, on the point that Mr. Bobbitt mentioned, there is a treasury submission or policy on the flight data recorders, or on having a memorandum of understanding with the RCMP, with the coroners, or whoever. All of it is put in front of the board, typed out neatly as an established position, and you are asked to vote on it. If you have some doubts, then it becomes a matter of having to change something that has been established by some process outside of the board meetings, over which we have no control and indeed no knowledge of.

Mr. Comuzzi: How long have you been a board member?

[Traduction]

On adopte l'attitude que puisque cela est venu de la base, ça doit être bien. Par conséquent, ceux qui posent des questions ou qui contestent le moindre renseignement—et évidemment toute question difficile met en doute le professionnalisme d'une enquête—tout cela se transforme en doute à l'égard de l'intégrité ou de la compétence de ceux qui ont présenté des renseignements. C'est tout à fait faux bien sûr, c'est une très mauvaise façon d'essayer de rechercher la vérité, mais c'est ce qui se passe.

M. Comuzzi: Vous venez de dire, monsieur Filotas, que le président du bureau qui fait cavalier seul contre les quatre autres membres du bureau, ou les autres. . . Pouvez-vous vous expliquer?

M. Filotas: Monsieur le président, dans les faits, au bureau, le président et le directeur général ainsi que les autres membres du personnel sont d'un côté—lorsque je suis entré au Bureau, ces gens étaient en fait dans un immeuble différent du nôtre—et ils sont en contact quotidien les uns avec les autres. À cause de cette théorie de la séparation des pouvoirs, les membres du Bureau restent dans leur bureau et y revoient les documents jusqu'à ce que le Bureau se réunisse officiellement; lors de ces réunions, le président, le directeur exécutif et les autres membres du personnel s'amènent comme un groupe distinct qui arrive par une porte différente pour faire son exposé.

Par conséquent, et s'ils ont éprouvé des divergences, ils les auront aplanies avant de venir. Ils présentent toujours la même position; le personnel et le président adoptent toujours la même position, ce qui est tout à fait normal car on peut supposer qu'ils se sont réunis et ont mis au point une position commune avant de se présenter devant tout le Bureau. Ceux qui ne seraient pas d'accord avec cette position font figure de dissidents parce qu'ils s'opposent à la position établie, ce qu'il s'agisse d'une enquête d'une politique ou de toute autre chose.

M. Comuzzi: Cela devait être ma question suivante, monsieur Filotas. Êtes-vous en mesure de nous donner des exemples précis de ce genre de problèmes qui se sont fait jour lors de réunions auxquelles vous avez assistées?

M. Filotas: Cela se produit tous les jours, sur toutes les questions. Par exemple, pour reprendre ce que disait M. Bobbitt, qu'il s'agisse d'une demande de fonds, d'une politique sur les boîtes noires ou de l'opportunité de signer une lettre d'entente avec la GRC, avec les coroners ou avec qui que ce soit, c'est toujours la même chose. Les documents, bien dactylographiés, sont présentés aux membres du Bureau comme la position établie du Bureau et on vous demande de voter. Si vous éprouvez des doutes, vous vous attaquez à quelque chose qui a été décidé dans le cadre d'un processus étranger aux réunions du conseil, un processus sur lequel vous n'avez aucun contrôle et qu'en fait vous ne connaissez pas.

M. Comuzzi: Depuis quand êtes-vous membre du Bureau?

[Text]

Mr. Filotas: I have been a board member since essentially the beginning of 1987, so it has been two years and some.

Mr. Comuzzi: I see, and you have served under both chairmen.

Mr. Filotas: I have served under both chairmen, yes.

Mr. Comuzzi: Is the condition the same under both chairmen?

Mr. Filotas: The condition was in essence the same under both chairmen, and that makes me believe by inference that therefore the policies and procedures are set very largely by the staff of the board, over whom we have no control and were supposed to be independent of.

Mr. Comuzzi: Let us go into that area for just moment, then. What is your relationship, if any, with the executive director of the board, Mr. Johnson?

Mr. Filotas: Essentially, zero.

• 1130

Mr. Comuzzi: Let us go a little further. Tell me what would happen at a board meeting—take any board meeting. The board members come in; you have an executive director and a chairman, and the reports are being submitted to you. Tell me how he would respond.

Mr. Filotas: We will talk about the major reports now, which cause the problems, because there is a distinction. I do not want to get off on too many of the details, but in essence the report with its findings and its conclusions and recommendations is submitted in final form.

This was certainly the case with the Gander report. After a year and a half of investigation, you are given that to review for a certain amount of time. As Mr. Bobbitt said, we can ask for the files. In the Gander case that certain amount of time was about a week. You are expected to read through it, make some suggestions, dot this *i*, cross this *t*, change this “would” to a “could”, and then approve it, including the recommendations and everything else. In my view, it is impossible to do that responsibly.

Mr. Comuzzi: Obviously in that year and a half you have had several meetings. As I understand it, you had a regularly scheduled meeting every month.

Mr. Filotas: I must say, Mr. Chairman, I came early in 1987, so I was not there before. As was apparent from my conversations with the other board members, they were no better off than I was, because essentially no information was passed on for that accident in that period of a year and a half, other than what you could read in the newspaper.

Mr. Comuzzi: I do not want to put words in your mouth, but what you are telling this committee is that

[Translation]

M. Filotas: Depuis le début de 1987 en fait, donc un peu plus de deux ans.

M. Comuzzi: Je vois, vous avez été en fonction sous deux présidents du conseil.

M. Filotas: J'ai connu les deux présidents, oui.

M. Comuzzi: Les conditions ont-elles été les mêmes dans les deux cas?

M. Filotas: Essentiellement, les conditions ont été les mêmes sous les deux présidents, ce qui me porte à croire, par déduction, que c'est en grande partie le personnel du Bureau, sur lequel nous n'exerçons aucun contrôle et dont nous sommes tout à fait indépendants, qui détermine les politiques et procédures.

M. Comuzzi: Abordons cet aspect pendant un instant. Quelles sont vos relations, s'il en est, avec le directeur général du bureau, M. Johnson?

M. Filotas: En fait, elles sont nulles.

M. Comuzzi: Allons un peu plus loin. Dites-moi ce qui se passerait à une réunion du bureau, n'importe laquelle. Les membres du bureau arrivent; il y a le directeur administratif et le président, et les rapports sont présentés. Dites-moi quelle serait la réaction à ces rapports.

M. Filotas: Je m'en tiendrai aux rapports importants pour l'instant, puisque ce sont eux qui causent les problèmes, parce qu'il y a une différence. Je ne veux pas entrer vraiment dans les détails, mais de façon générale, le rapport est présenté sous sa forme définitive et comprend les constatations, les conclusions et les recommandations des enquêteurs.

C'était le cas du rapport sur l'accident de Gander. Après une enquête qui a duré un an et demi, on nous laisse un certain temps pour examiner le rapport. Comme l'a dit M. Bobbitt, nous pouvons demander les dossiers. Dans le cas de l'accident de Gander, on nous a donné une semaine. On s'attend à ce que nous lisions le rapport, que nous fassions des suggestions, que nous mettions les points sur les *i*, que nous apportions certaines modifications mineures et que nous approuvions les rapport, y compris ses recommandations, et tout le reste. A mon avis, il est impossible de le faire consciencieusement.

M. Comuzzi: Vous vous êtes certainement réunis plusieurs fois pendant ces dix-huit mois. Si je ne m'abuse, vous aviez prévu une réunion mensuelle.

M. Filotas: Je dois dire, monsieur le président, que je suis arrivé là au début de 1987. Je n'étais pas là avant. Par ailleurs, d'après mes conversations avec les autres membres du bureau, ils ne semblaient pas en meilleure posture que moi, parce qu'aucun renseignement ne leur a été fourni au sujet de cet accident pendant ces dix-huit mois, sauf pour ce qu'on pouvait lire dans les journaux.

M. Comuzzi: Je ne voudrais pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais si j'ai bien compris, même s'il y

[Texte]

you would be attending meetings during the investigative process of the Gander crash, but you would not be getting any interim reports on the progress of that investigation.

Mr. Filotas: Mr. Chairman, as I understand it, there were no substantive interim reports during the progress of that investigation.

Mr. Comuzzi: Those are my questions, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Filotas, thank you not only for appearing this morning, but also for sitting through the first day and a half of the hearings.

Let me take you back to before you became a member of the board, in terms of something I picked up in your exchange with Mr. Comuzzi. Is it your feeling that part of the problem goes beyond differences in how the board should operate—a difference in philosophy? The staff of CASB were prior to CASB primarily staff of the Department of Transport and were more used to the normal bureaucratic process, even though there was some kind of advisory board that would look at their documents. Is it your feeling that part of the problem has been the reluctance of the staff to accept a new set of bosses?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, as I see it that touches on the heart of the problem. When the Canadian Aviation Safety Board Act was passed and implemented, of course in the background a group of civil servants, officials, were making plans for the transition, and they mostly operated from Transport Canada. Mr. Bobbitt I believe has appended to his submission some of the documents with regard to what happened last time with the CASB.

What happens, and there is nothing wrong with it, is planning for the implementation of the known wishes of the government. But during that implementation process a lot of the flexibility and in fact the power and authority of the board is being pre-empted. For example, I believe the CASB had very little opportunity to select its own staff, whether it is the chairman or whether it is the board members, and I think the same is probably happening right now with respect to the TAIB. The implementation committees that are working in the government will present an organization chart with specific individuals slated for different positions, and will present suggested recommendations and suggested policies in such a form that the new board, if it is to get operating tomorrow, will have very little choice. They may have every reason to suspect that this may not be correct, but they will be set off into that direction and it would be very, very difficult to change it in any way.

• 1135

Mr. Angus: Do you know in fact that there are implementation groups in place now?

Mr. Filotas: I read in the annual report of our board, in the chairman's message, that the Canadian Aviation Safety Board has been involved in helping draft this

[Traduction]

avait des réunions pendant que se déroulait l'enquête sur l'accident de Gander, vous ne receviez aucun rapport provisoire sur l'enquête.

M. Filotas: Monsieur le président, à ma connaissance, aucun rapport provisoire n'a été fourni pendant que se déroulait l'enquête.

M. Comuzzi: C'est tout ce que je voulais demander, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur Filotas, je vous remercie non seulement d'avoir témoigné ce matin, mais aussi d'avoir assisté à la première journée et demie des audiences.

J'aimerais revenir à l'époque antérieure à votre nomination au bureau. Vous avez dit quelque chose à ce sujet pendant votre échange avec M. Comuzzi. Pensez-vous qu'une partie du problème dépasse les divergences d'opinions quant au mode de fonctionnement du bureau—une divergence de principes? Avant la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, la majorité des employés du bureau faisaient partie des effectifs du ministère des Transports et fonctionnaient plutôt selon le système bureaucratique, même si un conseil consultatif quelconque examinait leurs documents. Pensez-vous que le problème provient en partie du fait que les employés sont peu disposés à accepter une nouvelle direction?

M. Filotas: Monsieur le président, je pense que vous avez vu juste. Quand la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne a été adoptée, il y avait, bien sûr, un groupe de fonctionnaires qui se préparaient à la transition et, pour la plupart, ils étaient à l'emploi de Transports Canada. Si je ne m'abuse, M. Bobbitt a joint à son mémoire certains des documents qui expliquent ce qui s'est passé au BCSA.

Ce qui arrive dans un tel cas, et c'est bien normal, c'est qu'on se prépare à respecter les intentions du gouvernement. Par ailleurs, pendant cette période de transition, le bureau perd beaucoup de sa souplesse et de ses pouvoirs. Par exemple, il me semble que le BCSA n'a pas vraiment eu son mot à dire dans le choix de ses propres employés, qu'il s'agisse de son président ou des autres membres du bureau, et je pense que c'est probablement la même chose qui se passe maintenant pour le BEAT. Les comités de mise en oeuvre du gouvernement présenteront un organigramme qui comprendra les noms de certaines personnes pour divers postes, de même que des recommandations et des lignes de conduite qui laisseront très peu de latitude au nouveau bureau. Le bureau pourrait avoir toutes les raisons de croire que ce qu'on lui propose n'est pas approprié, mais une fois lancé dans cette direction, il lui sera extrêmement difficile d'y changer quoi que ce soit.

M. Angus: Êtes-vous au courant de l'existence de tels comités de mise en oeuvre à l'heure actuelle?

M. Filotas: J'ai lu dans le message du président dans le rapport annuel de notre bureau que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a participé à la rédaction du projet

[Text]

particular legislation and helping plan for the transition. I can tell you I personally as a member of that board know nothing about that, but I assume it is in place.

Mr. Angus: We may want to pursue that a little later.

Mr. Filotas: Could I just add to that as it comes to mind here, I would recommend to the committee that you may be very well advised to find out who is responsible for the transition team within Transport Canada and what they are planning and get them as a witness and find out.

Mr. Angus: A very good suggestion.

The Chairman: This committee is open for many things.

Mr. Angus: Oh, boy, we have a plate full.

In a letter of yours to the Hon. John Crosbie when he was minister it says "as your nominee on the board".

The Chairman: I am not surprised.

Mr. Angus: No, I know perhaps how that happened.

The Chairman: I am not surprised that question came up.

Mr. Angus: One of the areas I want the committee to examine is this. Because this is a different kind of board, a different kind of appointment. . . and we have had some philosophical debates about whether there are enough representatives of each mode of operation on the proposed board or whether it should be totally a board of the sciences. You are an aeronautical engineer; a logical kind of skill to have. But about the process of selecting board members, may I ask you how you came to be a member of the board and whether or not you have any recommendations to make on whether or not, because of the very nature of an accident investigation board, there should be a different kind of public process for selecting board members? I am not suggesting that is going to solve any problems. . . but in terms of credibility and accountability to the public.

Mr. Filotas: Of course the question of selection of board members and whether it is through patronage appointments or whatever else is a tricky one with any kind of appointment. In the United States, with the National Transportation Safety Board and all kinds of other presidential appointments, they have a different process, whereby of course you have advice and consent from the Senate. One thing that does is it allows some body to question prospective nominees on what their philosophy is, how they would behave under certain circumstances, and let the public know that.

That is not part of our system. Our system is different. I really do not know what we could do. Everybody recognizes it is important who is on the board; but it is only important insofar as those people have some specific power. If you are on the board and are a cipher and you

[Translation]

de loi et qu'il aide à préparer la transition. Je peux vous dire que je n'en ai rien su et que je fais effectivement partie du bureau, mais j'imagine que ces comités existent.

M. Angus: Nous reviendrons peut-être là-dessus plus tard.

M. Filotas: Si vous me permettez d'ajouter un mot, le Comité aurait sans doute avantage à demander de qui relève l'équipe de transition de Transports Canada, et ce qu'elle prépare, et à obtenir que des représentants de l'équipe viennent témoigner au Comité.

M. Angus: C'est une excellente suggestion.

Le président: Le Comité est prêt à faire bien des choses.

M. Angus: Nous avons beaucoup de pain sur la planche.

Dans une lettre que vous avez envoyée à l'honorable John Crosbie à l'époque où il était ministre, vous dites: «à titre de personne que vous avez nommée au bureau».

Le président: Cela ne m'étonne pas.

M. Angus: Je pense savoir comment cela a pu se passer.

Le président: Cela ne m'étonne pas que la question ait été soulevée.

M. Angus: L'une des choses que je voudrais que le Comité examine est ceci: le nouveau bureau sera d'un genre tout à fait différent, les nominations ne seront pas faites de la même façon, et nous avons déjà eu des discussions pour savoir si chaque mode de transport était suffisamment bien représenté au nouveau bureau ou s'il était préférable d'avoir un bureau composé uniquement de scientifiques. Vous êtes ingénieur en aéronautique, ce qui semble tout à fait logique. Par ailleurs, comment avez-vous été choisi pour faire partie du bureau et, vu la nature d'un bureau d'enquête sur les accidents, pensez-vous que les membres du bureau devraient être choisis autrement? Je ne veux pas dire que cela résoudrait les problèmes, mais cela pourrait donner plus de crédibilité au bureau et le rendre davantage comptable au public.

M. Filotas: Bien entendu, il est toujours délicat de décider si les nominations à un bureau ou à un conseil seront politiques ou autres. Aux États-Unis, pour le *National Transportation Safety Board* et divers autres organismes dont les membres sont nommés par le président, on procède différemment, puisqu'il faut obtenir les conseils et l'approbation du Sénat. Cette façon de procéder permet à un organisme quelconque d'interroger les candidats sur leurs idées et leur façon d'envisager diverses situations. Le public est donc au courant.

Notre système ne fonctionne pas de la même façon. Je ne sais pas trop ce que nous pourrions faire. Tout le monde reconnaît que la composition du bureau est importante, mais elle est importante seulement parce que les membres du bureau ont des pouvoirs précis. Si les

[Texte]

are sequestered to one side and have basically no input into the operation of the board, then it makes very little difference who you have.

Mr. Angus: When you were appointed to the board, did anyone tell you, okay, here is your role? Or was it this amorphous Canadian Aviation Safety Board, you are a member, and go to the first meeting?

Mr. Filotas: Prior to joining the board I was asked for a résumé, or I passed a résumé on to the minister's office. I do not know what they did with it. But once I was appointed, I had a conversation, at my request, with Mr. Deschênes, who was the chairman at the time, asking him the procedures and so on. My difficulties date right from that time, because what he told me... and I do not think it is unfair to characterize it as that essentially I have no function. It did not make any difference that I was one more member or one less member, because the tasks on the board were not subdivided. Everybody would go into one meeting. It could be 8 or 10 or 12 or 1. You would get the reports and your function, as Mr. Deschênes saw it at the time, and as has not been modified too much, was to glance through documentation supplied to you and cross the odd key in it.

Mr. Angus: So at the outset you knew what the rules were.

Mr. Filotas: I had already been appointed at this time, and those were the rules as interpreted by Mr. Deschênes. But at this time, reading that and so on, I thought I was going to be a member of the board and I would have some opportunity to discuss what the rules would be and how the board should function, which I tried to do as soon as I was put on the board.

• 1140

Mr. Angus: I have a final question, and it comes back to the first question I asked. How did you get selected? I mean, was there an ad in the paper somewhere to apply—

Mr. Filotas: No, no. The way I got selected, actually—

Mr. Angus: Did you have a good friend?

Mr. Filotas: You can read about it in a syndicated column that was going coast to coast. I had been on the staff of a minister, Mr. Siddon, who is also an aeronautical engineer. We went through graduate school together. When he asked me to join him in Science and Technology, I did. I had a great interest in it. When he was shuffled to Fisheries I went with him, but had less interest in it, and I discussed with him what else I could do.

I should say Mr. Siddon had a great interest in the Canadian Aviation Safety Board dating back from the Dubin inquiry. I believe he is the only Member of Parliament who made a submission to the Dubin inquiry, and at that time I was in Transport Canada and I had

[Traduction]

membres du bureau sont tenus à l'écart des décisions et n'ont essentiellement rien à dire au sujet du fonctionnement du bureau, peu importe qui ils sont.

M. Angus: Quand vous avez été nommé au bureau, est-ce que quelqu'un vous a expliqué votre rôle? Ou bien a-t-on simplement dit: vous faites partie du Bureau canadien de la sécurité aérienne; puis vous êtes allé à la première réunion?

M. Filotas: Avant de me joindre au bureau, j'ai dû remettre un curriculum vitae au cabinet du ministre. Je ne sais pas ce qu'on en a fait. Après ma nomination, j'ai demandé et obtenu une conversation avec M. Deschênes, qui était président à l'époque, pour lui demander notamment comment les choses se passaient. C'est à ce moment-là que j'ai commencé à avoir des problèmes, parce que ce qu'il m'a dit revenait essentiellement à dire que je n'avais pas vraiment de rôle à jouer. Ma présence au bureau ne ferait pas la moindre différence, parce que le travail du bureau ne pouvait pas être divisé. Peu importe le nombre de membres présents à une réunion. Une fois les rapports présentés, d'après M. Deschênes à l'époque, et cela n'a pas tellement changé, le rôle du bureau consistait à y jeter un coup d'oeil et à y apporter peut-être quelques modifications mineures.

M. Angus: Vous connaissiez donc les règles du jeu dès le départ.

M. Filotas: J'avais déjà été nommé à l'époque, et c'est ainsi que M. Deschênes interprétait les règles du jeu. À l'époque, je pensais cependant que, comme je ferais partie du bureau, j'aurais l'occasion de discuter des règles du jeu et du fonctionnement du bureau, ce que j'ai essayé de faire dès le départ.

M. Angus: Je voudrais poser une dernière question, et cela me ramène à la première que j'ai posée. Comment avez-vous été choisi? Avez-vous lu une petite annonce dans le journal pour le poste... .

M. Filotas: Pas du tout. En réalité, j'ai été choisi... .

M. Angus: Aviez-vous un ami bien placé?

M. Filotas: Vous pouvez lire toute l'histoire dans une chronique qui était publiée dans tous les journaux du pays. Je faisais partie du personnel d'un ministre, M. Siddon, qui est lui aussi ingénieur en aéronautique. Nous avons fait nos études universitaires ensemble. Quand il m'a invité à travailler avec lui au ministère des Sciences et de la Technologie, je l'ai fait. Cela m'intéressait beaucoup. Je l'ai suivi quand il a été nommé aux Pêches, mais le domaine m'intéressait moins, et j'avais discuté de mes autres possibilités d'emploi avec lui.

Je dois dire que depuis l'enquête Dubin, M. Siddon s'intéressait beaucoup au Bureau canadien de la sécurité aérienne. Si je ne m'abuse, il avait été le seul député à présenter un mémoire à la Commission Dubin. À l'époque, je travaillais pour Transports Canada et j'avais

[Text]

discussed with him many times the concept of accident investigation and how it should be done. At that time he asked me what I thought of the board, and we had some discussions. At that time I knew, for example, that there were some problems with regards to the Wapiti investigation. I knew that Judge Rolph had made some very critical comments about the operation of the board, and in discussing that Mr. Siddon said: you seem to have some good ideas, would you like to have a chance of being on the board and helping straighten it out? And I said certainly. Then some time after that I got a request to send in my résumé, and I did. And that is what I know about how I got selected.

Mr. Angus: Good. Thank you.

Mr. Malone (Crowfoot): I would like to ask our witness how information can be withheld intentionally and still not apply ill motives.

Mr. Filotas: Let me answer it this way, if I can. Prior to being appointed to the board, one of the things I was very interested in was one of the most major accident investigations that had happened probably in the history of the world, and that was finding out what caused the disaster to the space shuttle Challenger. As you might know, they had a presidential commission. That presidential commission was made up of two lawyers and ten scientists. The first thing they did was to want to go down to Florida and inspect the wreckage. So much for getting first-hand information.

One of the members on that commission was Professor Feynman from the California Institute of Technology, and he had written quite a bit about his experiences of suddenly turning from being a Nobel Prize winning physicist to an accident investigator or a member of an accident investigating board. In his comments on that, which he has written as popular articles in the technical journals, he points out the difference between how a scientist goes about a scientific investigation, which he says should be the same way an accident is investigated, where there is an onus on you when you have a theory to say not only those points that made you think of that theory, but all the other factors that may go against it, that may argue on the other side, and discuss those and present them.

He considers that as a particular form of integrity, which is not in the same way we use it, that it behaves a scientist and an accident investigator and will give you the correct results. He contrasts that with a different kind of approach that is used by lawyers, for example, where you present a brief for a particular point of view. There is nothing improper or immoral for a lawyer presenting a brief for his client to withhold information within certain circumstances that do not help to advance his case. Certainly in the world of advertising of course you only present information that tends to advance your case.

I felt many times in my two years on the board that what I was getting as a board member to review was not a

[Translation]

discuté bien des fois avec M. Siddon de la façon dont les enquêtes sur les accidents devraient se dérouler. Il m'avait demandé ce que je pensais du bureau, et nous en avons parlé quelquefois. Je savais à ce moment-là, par exemple, qu'il y avait eu des problèmes pour l'enquête sur l'accident de Wapiti. Je savais que le juge Rolph avait fait certaines critiques très acerbes au sujet du fonctionnement du bureau et, quand j'en avais discuté avec M. Siddon, celui-ci m'avait dit: vous semblez avoir de bonnes idées; voudriez-vous faire partie du bureau pour aider à mettre de l'ordre là-dedans? J'ai répondu oui. Quelque temps plus tard, on m'a demandé mon curriculum vitae, et je l'ai envoyé. A ma connaissance, c'est comme cela que j'ai été choisi.

M. Angus: Très bien, merci.

M. Malone (Crowfoot): Je voudrais demander à notre témoin comment on peut ne pas prêter de mauvaises intentions à quelqu'un qui omet intentionnellement de fournir certains renseignements.

M. Filotas: Je vais essayer de répondre. Avant d'être nommé au bureau, je m'intéressais beaucoup à l'une des plus grandes enquêtes qui aient eu lieu sur un accident depuis les débuts de l'histoire, soit l'enquête sur les causes de l'accident de la navette spatiale Challenger. Vous savez peut-être qu'une commission d'enquête présidentielle avait été créée. Cette commission se composait de deux avocats et de dix scientifiques. La première chose qu'ils ont fait a été de se rendre en Floride pour examiner les débris. La commission voulait donc se rendre compte par elle-même.

L'un des membres de la commission était le professeur Feynman, du California Institute of Technology. Il a écrit bien des choses sur son expérience de prix Nobel de physique devenu membre d'une commission d'enquête sur un accident. Dans les articles de vulgarisation qu'il a écrits là-dessus dans des revues techniques, il explique la différence entre les méthodes de travail d'un enquêteur et celles d'un scientifique. D'après lui, les enquêtes sur les accidents devraient se dérouler de la même façon que les enquêtes scientifiques, pour lesquelles l'enquêteur doit expliquer non seulement tous les faits qui appuient sa théorie, mais aussi tous les autres facteurs qui pourraient la démolir.

Selon lui, c'est une espèce d'honnêteté que devraient avoir les scientifiques et les enquêteurs sur les accidents, et cela fait ressortir la vérité. Il compare cette façon de procéder à celle des avocats, par exemple, qui présentent les faits à l'appui d'un point de vue particulier. Il n'y a rien de répréhensible ou d'immoral à ce qu'un avocat qui plaide la cause de son client omette de divulguer certains renseignements qui ne sont pas en sa faveur. Bien entendu, les agences publicitaires ne présentent que les faits qui sont favorables à leurs clients.

Pendant mes deux ans au bureau, j'ai eu bien des fois l'impression que le rapport que je devais examiner à titre

[Texte]

report as I was familiar with reports through all my previous career as an engineer, but a brief. It was a brief for some particular point of view, for some cause that somebody had hammered out and was putting in front of me in the same way a lawyer would. But there is nothing dishonest about not emphasizing or possibly even downplaying those particular points that tend to go against the point of view they are trying to sell.

• 1145

I think that is the correct word. Many times I go on the board, and what I have in front of me and what I hear from the investigators who are presenting it is not a report as I understand it as a scientist and as an engineer, but is a case somebody is trying to sell. That causes me great difficulty, and my attempts to deal with that difficulty are what characterize me as wanting to be an investigator.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I think it is a very fine line that the witness is asking the board or the public to understand; that is, if the board is to have the technical capacity to evaluate in each instance the recommendations that come through it, it is either a very, very large board or a superhuman board. It seems to me that at some point you have to base your decisions on evidence as it arises from the system; otherwise, you are into the role of investigation.

I am not sure that is a red herring. I think you have to be dependent upon that evidence without necessarily having all the background and technical skills, as an individual board member, to be presumed able to do a proper analysis.

Mr. Filotas: I would not question that for a moment, Mr. Chairman. Of course you have to rely on the evidence placed before you, but I think the board, in order to do its job properly, has to be a master of its own procedures. As soon as you get somebody who says no, I am not giving you that because I have the exclusive authority to get this evidence, and it says so right here in the act—and they pull it out and quote the number for you—and therefore this is what you are going to get, then you cannot do a proper review.

The Chairman: I would like to throw in a question. Surely with your background especially, as an expert in the air mode, you look at a report and you ask the director or the chairman or whoever. . . Is the director the one who presents the report to the board, or is it the chairman and the director?

Mr. Filotas: It is the director or someone on his behalf.

The Chairman: Surely you would ask that director how he would substantiate point A. The director has to respond to you, does he not, and say that point A is said there in the report because these facts support it? Then

[Traduction]

de membre du bureau n'était pas vraiment un rapport comme j'en avais toujours vu pendant ma carrière d'ingénieur, mais plutôt une plaidoirie. C'était une plaidoirie défendant un point de vue particulier, représentant des intérêts particuliers et qui m'était présentée comme un avocat le ferait. Il n'y a rien de malhonnête à ne pas insister sur certains points particuliers, ou même à les minimiser lorsqu'ils vont dans le sens contraire de ce qu'ils essaient de vous vendre.

Je crois que c'est le terme exact. Au bureau, souvent, ce que j'ai devant moi et ce que me présentent les enquêteurs, ce n'est pas un rapport comme le scientifique et l'ingénieur que je suis l'entendent, mais un point de vue que quelqu'un essaie de me vendre. Cela me pose de graves problèmes, et ce sont mes tentatives de les surmonter qui m'incitent à vouloir être moi-même enquêteur.

M. Malone: Monsieur le président, je crois que le témoin demande au bureau ou au public de franchir un pas important, car s'il veut que le bureau ait les moyens techniques d'évaluer dans chaque cas les recommandations qui lui sont soumises, il faut qu'il soit composé, soit d'un plus grand nombre de membres, soit de supermembres. Il faut qu'en dernière analyse, les décisions se fondent sur les témoignages recueillis; autrement, vous ne jouez plus un rôle de juge, mais un rôle d'enquêteur.

Je me demande vraiment si c'est un faux-fuyant. Il vous faut, à mon avis, dépendre de ces témoignages sans forcément avoir connaissance de tous les faits ni posséder toutes les compétences techniques, en tant que membre individuel du bureau, pour être présumé en mesure de faire une analyse appropriée.

M. Filotas: Je ne conteste pas un instant, monsieur le président. Bien entendu, il faut se fonder sur les témoignages recueillis, mais j'estime que le bureau, pour faire son travail correctement, doit être maître de ses propres procédures. Dès que quelqu'un dit: non, je ne vous donnerai pas ce document, car j'ai le pouvoir exclusif sur ce témoignage, c'est ce que dit la loi-et il vous cite l'article pertinent, par conséquent, c'est tout ce que vous aurez. Impossible de faire une analyse dans ces conditions.

Le président: J'aimerais poser une question. Fort de votre expérience de spécialiste des transports aériens, lorsque vous étudiez un rapport et que vous demandez au directeur ou au président. . . Est-ce le directeur qui présente ce rapport au bureau ou est-ce le président et le directeur?

M. Filotas: C'est le directeur, ou quelqu'un en son nom.

Le président: Vous devez certainement demander au directeur de justifier tel ou tel argument. Le directeur doit vous répondre, n'est-ce pas, et exposer les faits qui appuient cet argument? Vous pouvez alors, avec vos

[Text]

you and your experts say those facts are nonsense. Did that type of thing not happen?

Mr. Filotas: It certainly did, and this is where it gets—

The Chairman: Okay, you say it is nonsense, and then you have your debate.

Mr. Filotas: I try not to use words like “nonsense”, Mr. Chairman, although perilously sometimes I come close to it, and I can tell you that is what happens. What is going to happen and has happened with this clause, where the director of investigation can come and say he has exclusive authority, if I may put it this way, is this. In effect, with that exclusive authority and with the fact that the board members do not hire him or fire him and have no input into his performance evaluation, he can thumb his nose at the board members and say in a polite or not so polite way, according to his choice: this is what you have, and this is what you will have to have.

Mr. Malone: It seems to me that if you go beyond that you really are asking to be the investigator. You say it is a red herring; I think it is a red herring to call it a red herring.

Mr. Walker (Winnipeg North Centre): I have a whole series of questions going back to some of your original statements. Just to confirm something, you said that when you were given the appointment to the board you did not have any conversation or receive any instructions from the minister.

Mr. Filotas: I had several conversations with the minister's staff.

Mr. Walker: But not with the minister directly?

Mr. Filotas: No.

• 1150

Mr. Walker: At the same time, you say one of the problems you thought the board had itself is too much interference from the Department of Transport.

Mr. Filotas: I did not say it in those words, but I think that is a problem, and it is a more subtle problem than some might suppose, because I think what happens is that during the conduct of the investigation the committee has discussed the role of the minister's representative. He represents the minister, but in any complex investigation there are a number of people you must have to assist the investigators. You have representatives from the aircraft manufacturer, from the airline, from the engine manufacturer, and so on. You cannot do a complex investigation without their help. Of course they each have an axe of some sort to grind. They will help, but they have their own point of view. They will influence the investigation; of course, that is why they are there. If they did not, they would not be there. But the point is, will they influence that investigation improperly? There is lots of scope and there is lots of pressure.

I think the reason the board members have to know the details of what goes on is to be able to make a

[Translation]

spécialistes, qualifier ces faits d'absurdes. N'est-ce pas le genre de chose qui arrive?

M. Filotas: Oui, et c'est à ce moment-là. . .

Le président: Très bien, vous dites que c'est absurde, puis vous ouvrez le débat.

M. Filotas: J'essaie d'éviter des termes comme «absurde», monsieur le président, bien que parfois, je m'en approche très dangereusement, et je peux vous dire que c'est ce qui arrive. Ce qui arrivera et ce qui est arrivé avec cette disposition qui confère au directeur des enquêtes un pouvoir d'exclusivité, eh bien, je vais vous le dire. Étant donné que ce ne sont pas les membres du bureau qui l'embauchent, qu'ils ne peuvent pas plus le congédier qu'évaluer sa prestation, il peut très bien dire aux membres du bureau, de façon polie ou de façon moins polie: c'est tout ce que vous aurez, contentez-vous-en.

M. Malone: Il me semble qu'aller plus loin, c'est demander à jouer le rôle d'enquêteur. Vous dites que c'est un faux-fuyant; je dis que c'est un faux-fuyant que de l'appeler un faux-fuyant.

M. Walker (Winnipeg-Nord-Centre): J'ai toute une série de questions à vous poser sur certaines de vos premières déclarations. Une simple confirmation. Vous avez dit qu'à votre nomination au bureau, vous n'avez eu aucune conversation avec le ministre ni reçu aucune instruction.

M. Filotas: J'ai eu plusieurs conversations avec le personnel du ministre.

M. Walker: Mais pas avec le ministre directement?

M. Filotas: Non.

M. Walker: En même temps, vous dites qu'un des problèmes du bureau, à votre avis, était l'ingérence trop fréquente du ministère des Transports.

M. Filotas: Je ne l'ai pas dit dans ces termes, mais je pense que c'est un problème, et un problème beaucoup subtil qu'on ne pourrait le supposer, car ce qui arrive, à mon avis, c'est que pendant l'enquête le Comité a discuté du rôle du représentant du ministre. Il représente le ministre, mais dans toute enquête complexe il faut un certain nombre de personnes pour assister les enquêteurs. Il y a les représentants du fabricant de l'avion, de la compagnie aérienne, du fabricant des moteurs, etc. Il est impossible de mener une enquête complexe sans leur assistance. Bien entendu, chacun veut défendre son territoire. Ils vous aident, mais ils ont leur propre point de vue. Ils influencent l'enquête. Naturellement, c'est la raison pour laquelle ils sont là. S'ils ne le faisaient pas, ils ne seraient pas là. Il faut se demander si cette influence est opportune ou inopportune? La marge de manoeuvre est grande et les pressions, énormes.

A mon avis, il faut que les membres du bureau connaissent tous les détails du déroulement de l'enquête

[Texte]

judgment and be responsible and accountable so there is no—

Mr. Walker: I understand. But let us just deal with the relationship between the department and the board. In a structural way and a legislative way the minister is away, but on an operational level you are very much intertwined.

Mr. Filotas: At the lower levels and the technical levels in the day-to-day conduct of the business of the board in each investigation there are all kinds of contact.

Mr. Walker: What legislative advice would you give us for making that separation more functional and more appropriate?

The Chairman: Are you suggesting also that there is this conduct with the DOT and the board members?

Mr. Filotas: No, I am talking about the staff level.

Mr. Walker: That is my question. Should we try to rectify that?

Mr. Filotas: I think you can rectify it by giving the board members the authority and independence to oversee what goes on and make sure none of those contacts are improper or there is incorrect influence.

Mr. Walker: Would you see yourself as being a specialist in your area?

Mr. Filotas: I have been a specialist in various fields of aeronautical engineering, yes.

Mr. Walker: And that is why you were appointed to the board: because you have a specialist's interest in that area.

Mr. Filotas: I have had a general interest in safety, and I have worked in aeronautical engineering for many years. But I am not sure why exactly I was appointed.

Mr. Walker: What we are trying to figure out is whether it is best for the board to be dominated by specialists or by generalists. What would your advice be to us on that?

Mr. Filotas: I think you have to have a certain degree of specialist knowledge. I believe to be able to do a meaningful review you have to have some understanding. You cannot just be an eighth of an inch deep and two miles wide. You have to be able to hook your review on some specific understanding. That is how I do it myself. I look for the parts I understand and where I have had experience. If those are correct and they can be substantiated and they are well written up, then I presume probably the rest of it is as well.

Mr. Walker: But you would have to admit that even with your specialist background, unless the board is structured properly, they do not make use of you. So it would not matter if you were a generalist or a specialist, your background was not made use of.

[Traduction]

afin de pouvoir porter un jugement, d'agir avec responsabilité pour qu'aucun. . .

M. Walker: Je comprends. Limitons-nous quand même aux rapports entre le ministère et le bureau. Sur le plan structurel et législatif le ministre n'est pas là, mais sur le plan opérationnel il est très présent.

M. Filotas: Aux échelons inférieurs, aux niveaux techniques des opérations quotidiennes du bureau, dans chaque enquête il y a toutes sortes de contact.

M. Walker: Quel conseil nous donneriez-vous pour rendre cette séparation plus fonctionnelle et plus appropriée dans la loi?

Le président: Suggérez-vous également que la situation est la même au niveau du ministère et des membres du bureau?

M. Filotas: Non, je parle du personnel.

M. Walker: C'est justement ma question. Faudrait-il rectifier cela?

M. Filotas: Je pense qu'on peut le rectifier en donnant aux membres du bureau une certaine indépendance, le pouvoir de surveiller les opérations et de faire qu'aucun de ces contacts n'est inapproprié ni n'entraîne d'influence indue.

M. Walker: Vous considérez-vous comme un spécialiste dans votre domaine?

M. Filotas: Oui, j'ai été spécialiste dans divers domaines du génie aéronautique.

M. Walker: Et c'est la raison pour laquelle vous avez été nommé auprès du bureau: Parce que vous avez l'intérêt d'un spécialiste du domaine.

M. Filotas: Je m'intéresse d'une manière générale aux questions de sécurité et j'ai travaillé pour l'aéronautique pendant de nombreuses années. Je ne sais exactement pour quelle raison j'ai été nommé.

M. Walker: Nous essayons de déterminer s'il est préférable que ce bureau soit dominé par des spécialistes ou par des généralistes. Que conseilleriez-vous?

M. Filotas: Je crois qu'il faut être relativement spécialisé. Je crois que pour pouvoir faire une analyse judicieuse il faut posséder quelques notions. Une simple connaissance superficielle ne suffit pas. Il faut pouvoir faire reposer votre analyse sur des notions précises. C'est ainsi que je procède moi-même. J'étudie les éléments que je comprends et que je connais d'expérience. S'ils sont exacts et si les arguments sont présentés correctement, j'en conclus qu'il doit probablement aller de même pour le reste.

M. Walker: Mais vous reconnaissez vous-même que ces compétences ne sont pas utilisées sauf si le bureau est correctement structuré. Donc, peu importe que vous soyez généraliste ou spécialiste, vos compétences n'ont pas été utilisées.

[Text]

Mr. Filotas: Of course under the present circumstances if I look at something and I say this does not look right to me and all I get in response is, well, it is right, we are the experts and you are not supposed to be an investigator, then it does not matter how much or how little I might know about that subject.

Mr. Malone: A supplementary. This goes back to the previous question I asked. If you are suggesting you need these specialist skills on the board, then when one considers the enormity of the variety of accidents that can happen across all these modes, then surely by implication you are asking for a board of either enormous size or superhuman capacities. How can you ever put together a board that would be able to have those technical skills for the vastness of varieties of things that could cause accidents in different modes?

Mr. Filotas: I do not think I am suggesting you have to have a specialist to double-check everything, but for example if you have a committee of Parliament or anything else to look into legal questions, it helps to have lawyers on it. In the same way—

Mr. Malone: The hell it does.

Mr. Filotas: —if you are looking at technical questions, it helps to have people with some background.

• 1155

The Chairman: We will not argue that.

Mr. Walker: I just want to confirm, and I am trying to find out what your frustrations might have been, because here you are, sitting there, you are an expert, you have a background, you have professional training in the field, but you are still not being listened to. How do we deal with that? How do we organize it so if a specialist is there then he is able to receive both, if you will, the mainstream opinion and the dissenting opinion, and can make his opinion heard? There must be some reason why in that situation you were blocked out. I just do not understand it.

Mr. Filotas: Let me try to explain it again. You can probably take care of that particular problem by excising this exclusive authority from the director of investigation, who can reply to every searching question by saying: I have exclusive authority and this is the way I did it.

Mr. Walker: How do you guarantee that dissenting opinions and those types of views get to the board?

Mr. Filotas: I think you can guarantee that by giving the board the appropriate authority.

Mr. Walker: So the authority has to be vested in the board as a whole and not in the executive director or in the administration. It has to be clearly mandated.

Mr. Filotas: If the board as a whole has nothing to do with the selection or the rewarding or otherwise of individual staff members, is completely divorced from

[Translation]

M. Filotas: Bien entendu, dans les circonstances actuelles si je vois quelque chose, si je dis que cela ne me semble pas normal, on me répond: pas du tout, tout est normal, nous sommes les spécialistes, vous n'êtes pas enquêteur. Ma connaissance et mon ignorance de la question apportent donc très peu.

M. Malone: Une question complémentaire. Je reviens à ma question précédente. Si vous suggérez que le bureau a besoin de ces compétences spécialisées, quand on considère l'énorme variété d'accidents qui peuvent arriver dans tous ces modes de transport, il faut en déduire que vous réclamez un bureau aux effectifs innombrables ou aux capacités surhumaines. Comment pourrait-on jamais constituer un bureau comptant toutes les compétences techniques correspondantes à toute la gamme d'accidents pouvant arriver dans les différents modes de transport?

M. Filotas: Je ne dis pas qu'il faut un spécialiste pour tout vérifier de nouveau, mais par exemple quand un comité parlementaire étudie des questions juridiques, qu'il compte parmi ses membres des avocats, c'est utile. De la même manière. . .

M. Malone: C'est exactement le contraire.

M. Filotas: . . . si vous étudiez des questions techniques, pouvoir compter sur des personnes compétentes est utile.

Le président: N'ouvrons pas ce débat.

M. Walker: Je veux simplement une confirmation. J'essaie de déterminer quelles ont pu être vos frustrations, car vous êtes ici, vous êtes assis là, vous êtes spécialiste, vous avez une expérience professionnelle dans le domaine, mais on continue à ne pas vous écouter. Comment pouvons-nous régler ce problème? Comment faire pour qu'un spécialiste puisse recevoir à la fois, si vous voulez, les opinions majoritaires et les opinions minoritaires, et puisse aussi faire entendre sa propre opinion? Il doit y avoir une raison à ce blocage. Je n'arrive pas à comprendre.

M. Filotas: Laissez-moi essayer de vous expliquer encore une fois. Vous devez pouvoir régler ce problème en retirant ce pouvoir d'exclusivité au directeur des enquêtes, qui peut actuellement répondre à toute question gênante par un: j'ai tout pouvoir, et c'est ainsi que j'ai procédé.

M. Walker: Comment faire pour que ces opinions minoritaires, ces autres points de vue arrivent jusqu'au bureau?

M. Filotas: Je crois que vous pouvez garantir cela en accordant au bureau les pouvoirs nécessaires.

M. Walker: Il faut donc que ces pouvoirs soient conférés à l'ensemble du bureau et non pas à un directeur exécutif ou à l'administration. Il faut qu'il soit mandaté.

M. Filotas: Si le bureau lui-même n'a rien à voir avec le choix, la promotion, etc. des membres du personnel, s'il en est totalement dissocié, il n'a alors absolument

[Texte]

that, then they have absolutely no power in order to ensure that they get appropriate answers to the questions they pose.

Mr. Walker: Okay, but if you had that authority, would you not have tried, because of your professional background, to run that field?

Mr. Filotas: I am not sure I understand the question.

Mr. Walker: One of the problems we are trying to deal with is that if you only have five people and they are specialists and we give you all the authority—"you" in the general sense—give the expert on the board the authority, would he not say listen, my background is in aerodynamics and I understand these things, I will look after the investigations in that area?

Mr. Filotas: No. I do not think that is at all the case, because we all have to start with some background and when you get to the point of being on a board or being a Member of Parliament you use your background in the best way that is available to do the job under the circumstances you are in.

Mr. Keyes: I am looking at this situation somewhat like a toothache, and in order to relieve the toothache you have to get down to the root of the tooth to make a repair. What I see as part of the problem at the root, and spinning off questions, or maybe more like opinions made by Mr. Malone and yourself, Mr. Chairman. . . I concur with the essence of your argument that you have the evidence brought forward to you and you are expected to make a decision, but the problem lies in all the evidence having to be there in order for someone to make a knowledgeable, educated opinion. Along that line of thought, why and when was the evidence review committee struck?

Mr. Filotas: If you are talking about the Gander accident, an evidence review committee was struck after we ran into essentially an impasse in getting the information we needed in order to evaluate the conclusions.

Mr. Keyes: An impasse in the evidence received? An impasse created by whom?

Mr. Filotas: As the total board. If you will indulge me for a minute, I can tell you from my own point of view that I started reviewing the Gander report shortly after I was appointed to the board, and I did not know the other members. I looked at one part of it and specific conclusions were drawn from the flight data recorder, where I had lots of experience. They got an altitude from a double integration of the velocity trace, and I had done hundred and thousands of double and triple and quadruple integrations, and I think I know more about that than anybody else on the board. I looked at it and I said it was impossible. I could not possibly get this, but I was told: no, it is not, this is what we got.

[Traduction]

aucun pouvoir lui permettant d'obtenir les réponses appropriées aux questions qu'il pose.

M. Walker: Très bien, mais si vous aviez eu ce pouvoir, n'auriez-vous pas essayé à cause de votre formation professionnelle de diriger ce domaine?

M. Filotas: Je ne suis pas sûr de comprendre votre question.

M. Walker: Un des problèmes que nous essayons de résoudre est que, s'il n'y a que cinq personnes et que ce sont des spécialistes, que nous vous donnons—"vous" au sens général—que nous donnons au spécialiste du bureau le pouvoir, ne va-t-il pas dire, par exemple, ma spécialité c'est l'aérodynamique, je comprends tous ces problèmes, je m'occuperais des enquêtes dans ce domaine?

M. Filotas: Non. Je ne pense pas du tout que ce serait le cas, car nous possédons tous certaines connaissances et au moment d'être nommés membre d'un bureau ou de devenir parlementaire, nous nous servons de ces connaissances au mieux des intérêts de cet emploi et des circonstances.

M. Keyes: Je considère cette situation un peu comme un mal de dent; pour soulager un mal de dent, c'est la racine qu'il faut soigner. Or, le problème à la racine, la question posée, ou plutôt dans le cas de M. Malone et dans votre cas, monsieur le président, les opinions exprimées. . . je suis d'accord sur le fond de votre argument lorsque vous dites que les témoignages vous sont présentés et qu'on attend de vous que vous preniez une décision, mais que le problème, c'est qu'il nous faut tous les témoignages, toutes les preuves, pour rendre une opinion fondée. A ce sujet, pourquoi et quand le comité d'examen des témoignages a-t-il été établi?

M. Filotas: Si vous voulez parler de l'accident de Gander, un comité d'examen des témoignages a été établi après que nous nous soyons pratiquement trouvés dans une impasse lorsque nous cherchions à obtenir les renseignements nécessaires pour évaluer les conclusions.

M. Keyes: Une impasse? Créée par qui?

M. Filotas: L'ensemble du bureau. Permettez-moi tout d'abord de vous signaler que j'ai commencé à examiner le rapport sur l'accident de Gander peu de temps après ma nomination au bureau et que je ne connaissais pas les autres membres. J'en ai étudié une partie, et des conclusions spécifiques ont été fixées de l'enregistreur de données de vol, exercice qui m'est très familier. L'altitude avait été calculée par une double intégration de la vitesse, et j'avais fait des centaines et des milliers de double intégration, de triple et de quadruple intégration; je crois que j'en sais plus sur cette question que n'importe qui d'autre au bureau. J'ai regardé ces calculs et j'ai dit que c'était impossible. Il était impossible d'obtenir un tel résultat, mais on m'a dit: non, c'est le résultat que nous avons obtenu.

[Text]

Mr. Keyes: So you are the expert, and the expert is told that—

Mr. Filotas: I found that very frustrating. At the time I said okay, let us get some of the engineers from the lab, or whoever—

The Chairman: We understand the problems. The accident investigation review board was appointed. Let us get back to the bill and how we can avoid those problems in the bill. We are not going to redo that, because we have to stay on focus, colleagues.

• 1200

Mr. Keyes: So were there instances as well in the past that made Mr. Filotas reach the end of his rope, lose his patience? Were there other instances that built up to this particular one, or was this the only particular incident?

Mr. Filotas: No, Mr. Chairman, there were many instances when I felt in looking through the evidence presented that this cannot be complete, that there are holes in there, there must be some circumstances that have not been recorded and not analysed. But when the director of investigation says he has exclusive authority then you are at an impasse.

Mr. Keyes: Did board members who had differences in philosophy, as some arguments have come forward, ever go public before November 1987 with their differences?

Mr. Filotas: Well I am not—

The Chairman: What if they did?

Mr. Keyes: Well I suppose I am trying to—

The Chairman: I want to get onto Bill C-2 and how to avoid it. I do not care. . . I mean, we all know there are problems, that is why we have—

Mr. Keyes: I would just like to explain, Mr. Chairman, what I am trying to—

The Chairman: We are trying to get the other board members to come before us, Mr. Keyes, and they will have their statement to say. I mean, we know what happened in Gander and there may have been other illustrations. We know there were problems. We got onto the germane part about this difference in philosophy as to—

Mr. Keyes: All right, then let me summarize—

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, the whole purpose of this meeting is we do not know what happened in the investigation at Gander.

The Chairman: Well we are not going to get into it either, absolutely not.

[Translation]

M. Keyes: Donc vous êtes le spécialiste, et on dit à un spécialiste..

M. Filotas: J'ai trouvé cela très frustrant. A l'époque j'ai dit: très bien, allons chercher des ingénieurs au laboratoire ou. . .

Le président: Nous comprenons les problèmes. Le comité d'examen d'enquête de l'accident a été nommé. Revenons au projet de loi et essayons de déterminer comment éviter ces difficultés. Nous n'avons pas à refaire cette enquête, ne nous égarons pas, s'il vous plaît.

M. Keyes: Il y a donc également eu par le passé des incidents qui ont amené M. Filotas au bout de son rouleau, qui lui ont fait perdre patience, n'est-ce pas? Y a-t-il eu auparavant d'autres incidents qui ont fait que celui-ci était la goutte faisant déborder le vase, ou bien cet incident est-il unique?

M. Filotas: Non, monsieur le président, il y a eu de nombreux cas où j'ai pensé, à l'examen de la documentation fournie, qu'elle ne pouvait pas être complète, qu'il y avait des lacunes, qu'il devait forcément y avoir des circonstances qui n'avaient pas été notées et analysées. Mais lorsque le directeur des enquêtes dit qu'il a pouvoir exclusif en la matière, alors c'est une impasse.

M. Keyes: Les membres du bureau qui n'étaient pas d'accord sur les principes comme certains arguments l'ont fait ressortir, se sont-ils expliqués publiquement leurs différences d'opinion avant novembre 1987.

M. Filotas: Je ne. . .

Le président: Et si c'était le cas.

M. Keyes: Eh bien, j'essaie. . .

Le président: J'aimerais que l'on passe au projet de loi C-2 et à ce qu'il faudrait faire pour éviter d'autres problèmes. Peu m'importe. . . je veux dire par là que nous savons tous qu'il y a des problèmes. C'est pourquoi nous avons. . .

M. Keyes: J'aimerais tout simplement expliquer, monsieur le président, ce que j'essaie de. . .

Le président: Monsieur Keyes, nous essayons de faire venir devant nous les autres membres du bureau, et ils auront, eux aussi, des déclarations à faire. Nous savons ce qui s'est passé à Gander, et il y a peut-être d'autres exemples qu'il serait bon de citer. Nous savons qu'il y a eu des problèmes. Nous en sommes arrivés à discuter de cet autre aspect de la question, qui est lié au reste, notamment cette différence dans les principes. . .

M. Keyes: Très bien. Permettez-moi alors de résumer. . .

M. Comuzzi: Monsieur le président, si nous avons convoqué cette réunion, c'est parce que nous ne savons pas ce qui s'est passé dans l'enquête de Gander.

Le président: Mais ce n'est pas ici qu'on va nous renseigner là-dessus. Pas du tout.

[Texte]

Mr. Comuzzi: With the greatest of respect, Mr. Chairman, if we are going to develop a bill—

The Chairman: There happened to be a ministerial inquiry, there is Mr. Estey, there are so many things. We are not redoing. . . Mr. Comuzzi, I do not know if you were here in the first meeting, but this is where we are getting awfully close to doing what you have suggested you would like to do, which we are not going to do. We would like to hear about the problems of the bill and what they had in the past bill to avoid it. And as I say, the witness has been pretty direct—and so was Mr. Bobbitt; Mr. Bobbitt was very good. We are on the general parameters of that; we are not getting into the details of all the problems.

Mr. Keyes: All right then, Mr. Chairman, I will give you that this time and I will come right to the point.

In this particular bill, if the witness could explain to me, when looking at this particular bill, is there a method, is there an avenue by which you as a board member will be satisfied from this bill forward with the way evidence is given and the evaluation of that evidence and the resulting pressure upon you to make your decisions? Does this bill contain the proper avenues in order for you to fulfil your mandate as a member of that board as compared to what happens before this bill?

Mr. Filotas: No, Mr. Chairman, I think the bill is deficient in giving the chairman exclusive authority, which in effect would cut off discussions and compound that difficulty by giving exclusive authority to the director of investigation. I submit respectfully that this is one thing that is not clear at all in this bill and the old bill and is a potential trap for all kinds of confusion.

The Chairman: Do you agree with Mr. Bobbitt's suggested cure?

Mr. Filotas: I agree in principle with what Mr. Bobbitt has put forward.

The Chairman: And that amendment you think would correct the problem Mr. Keyes quite properly asked the question about?

Mr. Filotas: I think it would go a long way.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Joncas.

M. Jean-Luc Joncas (député de Matapédia—Matane): Il y a eu beaucoup de questions et de réponses intéressantes. Cependant, il me semble qu'il y a un point qu'on n'a pas soulevé. Lorsque les enquêteurs font leur rapport et le soumettent au Bureau, des recommandations sont faites au ministère des Transports. Qu'est-ce que vous faites pour assurer le suivi de vos recommandations, afin qu'elles puissent être mises en application par les exploitants de flottes aériennes?

[Traduction]

M. Comuzzi: Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, si nous élaborons un projet de loi . . .

Le président: Il se trouve qu'il y a une enquête ministérielle, et il y a également M. Estey, et toutes sortes d'autres choses. Nous n'allons pas refaire. . . monsieur Comuzzi, je ne sais si vous étiez ici pour la première réunion, mais nous sommes très prêts de faire ce que vous avez dit vouloir faire, mais que nous n'allons pas faire. Nous aimerions discuter des problèmes soulevés par le projet de loi et voir comment le projet loi précédent permettait de les éviter. Comme j'ai déjà dit, les témoins ont été plutôt directs, tout comme l'a été M. Bobbitt. M. Bobbitt a été très bien. Nous parlons des paramètres généraux et nous n'allons pas entrer dans les détails de tous ces problèmes.

M. Keyes: Très bien, monsieur le président. Dans ce cas, j'en arrive tout de suite à l'essentiel.

Le témoin pourrait-il me dire si le projet de loi prévoit une méthode ou un mécanisme garantissant qu'à l'avenir il sera satisfait de la façon dont les preuves sont fournies et évaluées, et de la façon dont les différentes pressions s'exerceront sur vous avant que vous ne preniez vos décisions? Le projet de loi prévoit-il les mécanismes dont vous avez besoin pour vous acquitter de vos responsabilités de membres du bureau, et je vous demande de faire une comparaison entre la situation dans laquelle vous vous trouvez et celle qui précédait l'adoption du projet de loi?

M. Filotas: Non, monsieur le président, le projet de loi est selon moi défectueux en ce sens qu'il accorde pouvoir exclusif au président, ce qui limite les discussions. La situation sera encore plus compliquée si le directeur des enquêtes a pouvoir exclusif. À mon avis, c'est un élément qui n'est pas du tout clair ni dans ce projet de loi ni dans l'ancien, et c'est un piège qui pourrait amener beaucoup de confusion.

Le président: Etes-vous d'accord avec la solution proposée par M. Bobbitt?

M. Filotas: Je suis d'accord en principe avec ce que M. Bobbitt a proposé.

Le président: Et cet amendement résoudrait le problème sur lequel posait la question de M. Keyes?

M. Filotas: Oui, en grande mesure.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Joncas.

Mr. Jean-Luc Joncas (Matapédia—Matane): There have been many interesting questions and answers. It seems however that there is one issue that has not yet been brought up. When the investigators draw up their report and submit it to the board, recommendations are made to the Department of Transport. What do you do to ensure that your recommendations are followed through with and put into practice by the airlines?

[Text]

M. Filotas: Je dois publier le rapport.

M. Joncas: Je veux m'assurer qu'il y ait un suivi à vos recommandations, qu'elles se concrétisent.

Je vois ici un rapport d'enquête sur Air Toro Inc. On a accordé un certificat d'exploitation en 1984. Des inspections ont été demandées en 1986. Transports Canada a fait une deuxième inspection et demandé à Air Toro de fournir les formulaires de masse. Finalement, le suivi n'a pas été fait.

• 1205

Si le Bureau fait des recommandations au ministère des Transports et qu'on ne s'assure pas par la suite qu'il y a un suivi, comment voulez-vous que la sécurité soit améliorée?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, if you will permit me I will answer in English.

This is a basic question that comes up, that a board could be independent, can make recommendations, and it has only the power of publicity and the power of reporting to Parliament—possibly more often than once a year—and evaluate, saying we have made these recommendations and what has happened is insufficient, or nothing has happened.

I think on that particular part in the present board we are probably doing as well as we can. The minister is required by law to respond within a certain timeframe, and that is probably the only real power the board has, other than the power of public opinion. When the minister does reply and it is inadequate, then you have to publicize that and it is up to Parliament or whoever else to take the necessary steps.

M. Joncas: Est-ce que vous auriez certaines recommandations à faire pour améliorer la situation du suivi? Étant un expert, vous pourriez peut-être établir une formule qui permettrait au Bureau de vérifier si vos recommandations sont mises en application.

Mr. Filotas: Well, I think probably the individual board members could go out and interact a little bit more with the users of the system, in order to follow up rather than to rely entirely on the staff work as is being done now. Other than that, it is an imperfect way of operating, but it is much, much better than what used to be when accident investigation was done from within the department. I think in that sense that expanding accident investigation's independence to the marine and the railroad modes will be a great improvement.

M. Joncas: Vous le faites dans un rapport où vous faites la remarque suivante: «Manque de suivi après la délivrance d'un certificat d'exploitation».

[Translation]

Mr. Filotas: I must publish the report.

Mr. Joncas: I would like to be sure that your recommendations are followed through with, that they are carried out in concrete terms.

I see here an investigation report on Air Toro Inc. A business licence was granted in 1984. Inspections were ordered in 1986. Transport Canada carried out a second inspection and asked Air Toro to supply the weight report forms. As it turned out, there has been no follow-up.

If the board makes recommendations to the Department of Transport and if no one ensures that there is a follow-up, then how can you expect safety to improve?

M. Filotas: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais répondre en anglais.

C'est une question fondamentale qui est soulevée: un bureau peut être indépendant et faire des recommandations, mais n'avoir comme recours que la publicité et le fait de rendre compte au Parlement—peut-être plus d'une fois par an—et d'évaluer la situation, disant «nous avons fait ces recommandations, et ce qui a été fait est insuffisant» ou bien «rien n'a été fait».

Je pense que sur ce plan, le bureau, tel qu'il existe à l'heure actuelle, fait de son mieux. Le ministre est tenu par la loi de répondre dans un délai donné, et outre l'aspect éducation de l'opinion publique, c'est à peu près le seul pouvoir du bureau. Lorsque le ministre répond et que sa réponse est insatisfaisante, alors il faut en parler publiquement, et c'est au Parlement ou à d'autres instances de prendre des mesures nécessaires.

Mr. Joncas: Would you have any recommendations to make in view of improving the follow-up? As an expert, it might be possible for you to establish a formula that would enable the board to ensure that your recommendations are carried out.

M. Filotas: Je pense que les membres du bureau pourraient sans doute avoir plus de contact avec les utilisateurs du système, de façon à assurer activement un suivi au lieu de se fier entièrement au travail du personnel, comme c'est le cas à l'heure actuelle. Il s'agit, bien sûr, d'une façon de travailler qui est imparfaite, mais qui est de beaucoup supérieure à celle qui était en vigueur lorsque les enquêtes sur les accidents se faisaient au sein du ministère. En ce sens, je pense que l'élargissement de l'indépendance en matière d'enquête sur les accidents de façon à englober le transport maritime et le transport ferroviaire sera une très nette amélioration.

Mr. Joncas: There appears the following remark in one of your reports: "Insufficient follow-up after the granting of the licence to operate".

[Texte]

The Chairman: Mr. Dionne.

Mr. Dionne: Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief.

Mr. Filotas, I am not trying to be facetious with this question, but I am assuming you are still a member of the board.

Mr. Filotas: I try to be, sir. I am a member now.

Mr. Dionne: Under the circumstances that you explained, why are you still a member?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, I think when you get appointed for a fixed term by the Governor in Council to a position like the one on the Aviation Safety Board and you find that something is wrong, then it behoves you to try to correct it and to do your best to improve it and to fix the situation. That is what I am trying to do, sir.

Mr. Dionne: Thank you.

Mr. Comuzzi: I am going to refer very quickly, Mr. Filotas, to the present legislation, section 9. We are discussing the powers of the director of investigation. Fundamentally, he has exclusive powers to conduct investigations. I agree with what you said. But he has exclusive powers and he shall report to the board. I would interpret that to mean that he shall report to the board in full context of his investigation. That is duplicated almost verbatim in Bill C-2, which is before us. If it did not work there, how do you see it working in this legislation?

Mr. Filotas: Mr. Chairman, I do not think it has worked there; I do not think it is going to work again, because as Mr. Bobbitt pointed out, that exclusive power is of course circumscribed by the power of the purse. The chairman, or whoever tells him how to do it, assigns resources for that particular investigation, has to have an intimate connection with how the investigation is done. In this case that is only done by the chairman and not by the board as a whole.

• 1210

Mr. Comuzzi: But the legislation already states that he shall report to the board, Mr. Filotas. That means the chairman and the members of the board, of which you are a member.

Mr. Filotas: But if someone can report to you and you have no practical control over what he reports or how he does it, then it does not allow you to have any kind of meaningful say over a report which is purportedly yours in the last analysis.

Mr. Comuzzi: Obviously we are going to have to address that issue. I understand we are going to ask you back at another time to give us more of your insight into

[Traduction]

Le président: Monsieur Dionne.

M. Dionne: Merci, monsieur le président. Je serai bref.

Monsieur Filotas, je ne voudrais aucunement vous donner l'impression d'être facétieux, mais j'imagine que vous êtes toujours membre du bureau.

M. Filotas: J'essaie de l'être, monsieur. Je suis membre à l'heure actuelle.

M. Dionne: Vu les circonstances que vous nous avez exposées, pourquoi en êtes-vous toujours membre?

M. Filotas: Monsieur le président, je pense que lorsque vous êtes nommé pour un mandat fixe par le gouverneur en conseil au Bureau canadien de la sécurité aérienne et que vous constatez que quelque chose ne va pas, il vous incombe d'essayer de corriger le problème et de faire de votre mieux pour améliorer la situation. C'est précisément ce que j'essaie de faire, monsieur.

M. Dionne: Merci.

M. Comuzzi: Monsieur Filotas, j'aimerais vous renvoyer brièvement à la loi actuelle, et plus particulièrement à l'article 9. Nous discutons des pouvoirs du directeur des enquêtes. En gros, il a le pouvoir exclusif de mener des enquêtes. Je suis d'accord avec ce que vous avez dit. Quoi qu'il en soit, il a des pouvoirs exclusifs et il est tenu de rendre compte au bureau. D'après mon interprétation, cela signifie qu'il doit rendre compte au bureau dans le contexte de ses enquêtes. La formule utilisée par l'ancienne loi est reprise presque mot à mot dans le projet de loi C-2. Si cela n'a pas donné de bons résultats par le passé, qu'est-ce qui vous fait croire que la situation sera différente avec ce nouveau projet de loi, s'il est adopté?

M. Filotas: Je ne pense pas que la formule ait fonctionné par le passé, et je ne pense pas que cela change, car, comme l'a souligné M. Bobbitt, ce pouvoir exclusif est bien sûr limité par les ressources financières disponibles. Le président, ou quiconque charge un enquêteur d'une enquête, affecte des ressources à l'enquête visée, et doit savoir de très près comment l'enquête va se dérouler. Dans ce cas-ci, seul le président peut agir de la sorte, et non le bureau dans son ensemble.

M. Comuzzi: Monsieur Filotas, la loi stipule déjà qu'il doit rendre compte au bureau. Cela signifie le président et les membres du bureau, dont vous êtes.

M. Filotas: Mais si quelqu'un peut vous faire un rapport et que vous n'avez pratiquement aucun contrôle sur ce que dit le rapport ou sur la façon dont il a été établi, alors vous ne pouvez pas dire grand-chose, même si le rapport est censé être votre en dernière analyse.

M. Comuzzi: Il va manifestement falloir nous pencher sur cette question. Si j'ai bien compris, nous allons vous convoquer une nouvelle fois devant nous pour que vous

[Text]

the workings on the board. I would like you to just put your mind to that, because the legislation, as it is presently written, will not correct that problem.

Mr. Filotas: I do not think it will, sir.

Mr. Atkinson: With respect, Mr. Filotas, as I see your technical skills, you have not been able to withdraw from your position as a scientist and look at the director of investigations' report in a manner that lets you withdraw. I sense an undercurrent in your testimony, as a lawyer would serving on a board, where, given a legal opinion, the lawyer would have to step back and not challenge the legal opinion but go ahead on the basis of that opinion or seek a second opinion; in other words, get out of his professional mode. I sense that this is part of the difficulty. Do you have a comment on that?

Mr. Filotas: I believe that is an inference that one has to draw from what I say, but I do not believe it is correct. In my career of some 25 years as an engineer in various positions, I have had lots of opportunity to review technical reports and journal articles of all sorts.

I have served on many graduate student committees where I reviewed their particular submissions and theses, and I do not think I have ever had any difficulty in making constructive comments and putting myself in the appropriate position to do a good review and help the process, until I came to this board. What is stopping me is not some particular point of view I have, but the system does not allow me to get the information I need on which to base that review. I think Mr. Sopinka summarized that very well.

Mr. Atkinson: But you want to make the decision yourself rather than review somebody else's material. You are imposing your technical expertise on the material coming in front of you.

Mr. Filotas: I do not believe that is a correct summary, sir. You have to make your decision based on the information, and the information has to be freely supplied to you in the form that best suits your review. That is just how you would do it in this committee or anywhere else, whether your background is as a scientist or whatever. You have to be the master of your own procedures, and you have to be allowed the scope to say you need the information you need.

The Chairman: Colleagues, the time is getting on. Mr. Stevenson is here, and I do not know if he wants to amplify anything he has heard today. We are going to have to have a session this afternoon, to be fair to all witnesses, and that session will start at 3.30 p.m. In any event, there are potentially two or three who may wish to

[Translation]

nous expliquiez la façon dont vous voyez les rouages du bureau. J'aimerais que vous réfléchissiez à cette question, car le texte, dans son libellé actuel, ne corrigera pas ce problème.

M. Filotas: Je ne le pense pas, monsieur.

M. Atkinson: Sauf le respect que je vous dois, monsieur Filotas, je sais quelles sont vos compétences techniques, mais vous n'avez pas pu vous dissocier de votre position de chercheur pour examiner le rapport du directeur des enquêtes en faisant abstraction de l'élément scientifique. Je devine un certain fil conducteur dans votre témoignage, et cela me fait un peu penser à la situation d'un avocat qui siégerait à un conseil d'administration. Si on lui soumettait une opinion juridique, il faudrait qu'il l'accepte, qu'il décide de ne pas la remettre en question et qu'il aille de l'avant, ou bien qu'il cherche à obtenir une deuxième opinion. En d'autres termes, il lui faudrait faire abstraction de sa propre profession. J'ai l'impression que c'est là une partie du problème. Auriez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Filotas: Je pense que c'est une conclusion que l'on peut tirer de ce que je dis, mais je ne pense pas qu'elle soit juste. Je suis ingénieur depuis 25 ans, et j'ai eu grandement l'occasion d'examiner des rapports techniques et des articles de tous genres parus dans des journaux spécialisés.

J'ai siégé à de nombreux comités d'examens de thèses et lorsque j'ai eu à examiner des thèses, je ne pense pas avoir éprouvé la moindre difficulté à faire des commentaires constructifs, et avant d'arriver au bureau j'ai toujours réussi à adopter la position appropriée pour faire un bon examen et pour mener à bien le processus. Ce qui m'arrête, ce n'est pas un point de vue que j'aurais adopté. Tout simplement, le système ne me permet pas d'obtenir les renseignements dont j'ai besoin pour mener à bien mon examen. Je pense que M. Sopinka a très bien résumé le problème.

M. Atkinson: Mais vous voulez prendre la décision vous-même au lieu d'examiner le rapport de quelqu'un d'autre. Vous soumettez la documentation qui vous est fournie à vos connaissances techniques.

M. Filotas: Je ne pense pas que ce soit vrai, monsieur. Vous devez prendre une décision en vous appuyant sur des renseignements, et ces renseignements doivent vous être fournis librement, dans la forme qui correspond le mieux aux besoins de votre examen. Vous procéderiez de la même façon ici en comité ou ailleurs, que vous ayez ou non des antécédents de chercheur. Il vous faut être maître de vos propres procédures et avoir une marge de manoeuvre suffisante pour dire de quels renseignements vous avez besoin.

Le président: Mesdames et messieurs, l'heure tourne. M. Stevenson est ici, et je ne sais s'il aimerait ajouter quelque chose à ce qu'il a entendu aujourd'hui. Nous allons avoir cet après-midi une séance qui commencera à 15h30. De toute façon, il y a peut-être deux ou trois personnes qui aimeraient s'expliquer devant nous. Nous

[Texte]

give evidence. It is certainly the hope that we can conclude this part of our hearings today.

Mr. Stevenson, do you want to come to the table? We did not receive any brief from you. I know you were in touch with the clerk, and you have been here throughout the hearings. Is there anything extra or new that you want to add to what we have heard today, in view of the difficulties of the old board and how this bill reinforces it or your own views?

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I have a point of order. I sympathize with your effort to hear all these witnesses, but I remind you of the old adage that the human mind can only absorb what the human butt can tolerate.

• 1215

An hon. member: That is why we have soft seats.

Mr. Dionne: I would suggest that we continue with Mr. Stevenson in the afternoon session. Otherwise, we are going to be on a very tight schedule between now and 2 p.m. when the House sits.

The Chairman: Mr. Dionne, you know better than I from experience that you get a tighter schedule Thursday afternoons. As the afternoon progresses, members start to think of other things, like getting the devil out of the city, which is a very laudable objective. That is the problem. Nevertheless, I understand your point. If Mr. Stevenson is going to give substantive evidence and is really going to open up new areas, obviously with difficulty and reluctance I would continue to 1 p.m. I agree, we have been sitting. . . but let us just see what Mr. Malone says and let us just see what we all say.

Mr. Malone: Mr. Chairman, the comments by Mr. Dionne may very well be worthwhile, but I would hesitate at this moment, until we have heard Mr. Stevenson, for the simple reason we are dealing with two perspectives of how this board should work. If we go to this afternoon, hearing more evidence on this side, I think we have certainly shortened the opportunity to extend our query with respect to another view of the board. I would think appropriately we should try to utilize the time now; and if there is new evidence coming forward from Mr. Stevenson, then perhaps we may have to restructure the whole game plan.

Mr. Angus: I concur.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I am not going to argue the point, but if we are going to continue to sit, I suggest we have a 5- to 10-minute break.

[Traduction]

espérons mener à bien cette partie de nos audiences aujourd'hui.

Monsieur Stevenson, aimeriez-vous vous installer à la table? Nous n'avons pas reçu de mémoire de vous. Je sais que vous avez communiqué avec le greffier et que vous avez assisté à toutes nos réunions. Y a-t-il quelque chose de nouveau ou de plus que vous aimeriez ajouter à ce que nous avons entendu aujourd'hui, étant donné les difficultés de l'ancien bureau et la façon dont le projet de loi, s'il est adopté, viendra le renforcer?

M. Dionne: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je trouve fort louables les efforts que vous déployez pour que nous puissions entendre tous les témoins, mais je tiens à vous rappeler l'ancien adage qui veut que l'esprit ne puisse absorber que ce que le corps est en mesure de tolérer.

Une voix: C'est pour cela que nous avons de bons fauteuils.

M. Dionne: Je propose que nous poursuivions avec M. Stevenson cet après-midi. Autrement, nous aurons un horaire très serré d'ici la reprise des travaux de la Chambre, à 14 heures.

Le président: Monsieur Dionne, l'expérience vous a certainement appris que l'horaire est très serré les jeudis après-midi. À mesure que l'après-midi avance, les députés commencent à penser à autre chose, notamment à quitter la ville, ce qui est un objectif fort louable. Voilà le problème. Quoi qu'il en soit, je comprends votre argument. Si M. Stevenson présente un témoignage très étoffé et nous ouvre de nouvelles avenues, j'accepterais, mais avec beaucoup de réticence, que nous poursuivions nos travaux jusqu'à 13 heures. Je conviens que nous siégeons. . . mais attendons de voir ce que M. Malone a à dire et ce qu'en pensent tous les autres.

M. Malone: Monsieur le président, les observations de M. Dionne sont certainement valables, mais à ce stade-ci, j'hésiterais à me prononcer tant que nous n'aurons pas entendu M. Stevenson, pour la simple raison que nous sommes confrontés à deux conceptions différentes quant aux modalités de fonctionnement du bureau. Si nous prolongeons la séance jusque dans l'après-midi pour entendre plus longuement un témoin qui a une certaine optique, je pense que cela raccourcit d'autant le temps que nous consacrerons à examiner l'autre conception du bureau. J'estime qu'il serait bon d'utiliser à cet effet le temps dont nous disposons maintenant et si M. Stevenson nous présente dans son témoignage des éléments d'information inédits, il sera toujours temps de repenser toute notre démarche.

M. Angus: Je suis d'accord.

M. Dionne: Monsieur le président, je ne vais pas argumenter là-dessus, mais si nous devons continuer à siéger, je propose que nous fassions une pause de cinq à dix minutes.

[Text]

The Chairman: Oh, no. We certainly are not going to do that.

Mr. Dionne: That is okay, I can do it anyway.

The Chairman: Well, okay. I appreciate the problems. Thank you, Mr. Filotas, for giving your evidence and amplifying what we heard earlier.

Mr. Filotas: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I wonder if Mr. Stevenson could come—we do not have the documentation from him—because he may have some different points or may be able to confirm the points already made. We may be able to expedite this part even more.

I know from history, and members around here know, that the first witness, no matter how big the brief or small the brief, takes a longer time, and the longer the day progresses, the shorter the questions and answers. It is just human nature.

Mr. Ross Stevenson (Member, Canadian Aviation Safety Board): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Would you please give a brief background. I think you are in the airfield as a pilot.

Mr. Stevenson: Yes, that is correct, Mr. Chairman. I would like not to deal with the technical aspects of the proposed bill, which have been dealt with well by Mr. Bobbitt and Mr. Filotas, but rather I would like to cover the practical side of working with the interpretation of the current CASB act and how the day-to-day operations went as regards aircraft accident investigation.

I should tell you a little bit of my biography before I get away here. I joined the CASB as board member on May 3 or 4 of 1984, and I came with 41 years of aviation background and 31,000 flying hours in military and airline aircraft. Since joining the CASB I have taken various accident investigation and other job-related courses at the TAP facility in Lisbon, Portugal, at the Cranfield Institute of Technology in England, at the University of Southern California, the FAA facility at Oklahoma and the Air Canada facility in Montreal. I have also taken a United Airline course that was given in Calgary. I have participated in analyzing approximately 3,000 aircraft accidents in the past five years as a board member.

The difficulty that arose practically in the day-to-day operation is specifically how it was interpreted as to what information we would be allowed to have. It has meant that the chairman assumed complete control of the board and the director of investigation exclusive authority over the aircraft accident investigation and what specific information we would be allowed to have and what areas, if we required additional investigation, he would permit. . .

[Translation]

Le président: Oh, non. Nous n'allons certainement pas faire de pause.

M. Dionne: D'accord, rien ne m'empêche d'en prendre une de toute façon.

Le président: C'est bien. Je comprends les problèmes. Monsieur Filotas, je vous remercie d'avoir développé dans votre témoignage ce que nous avons entendu plus tôt.

M. Filotas: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Stevenson pourrait peut-être prendre la parole maintenant. Il ne nous a pas communiqué de document mais il pourra peut-être nous apporter un éclairage différent ou confirmer des choses qu'on a déjà signalées. Nous pourrions peut-être en finir plus rapidement avec cette partie.

Je sais d'expérience, tout comme les autres députés, que l'on consacre davantage de temps au premier témoin, peu importe que son mémoire soit long ou court, et qu'à mesure que la journée avance, la période de questions et réponses raccourcit. C'est dans la nature humaine.

M. Ross Stevenson (membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne): Merci, monsieur le président.

Le président: Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de vos antécédents. Je pense que vous êtes pilote de profession.

M. Stevenson: C'est exact, monsieur le président. Je ne reviendrai pas sur les aspects techniques du projet de loi proposé, puisque MM. Bobbitt et Filotas en ont déjà parlé. Je voudrais aborder les conséquences pratiques de l'interprétation de la présente Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne et vous expliquer les activités quotidiennes relatives aux enquêtes sur les accidents aériens.

Mais avant de commencer, je vais vous donner un bref aperçu de ma carrière. Je suis devenu membre du BCSCA le 3 ou 4 août 1984. J'avais alors 41 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation et 31,000 heures de vol sur des avions militaires et commerciaux. Depuis lors, j'ai suivi divers cours en matière d'enquête sur les accidents, ainsi que des cours connexes, au siège social de la Compagnie TAP à Lisbonne, à l'Institut de technologie Cranfield, en Angleterre, à l'Université du sud de la Californie, au siège social de la FAA à Oklahoma et au siège social d'Air Canada, à Montréal. J'ai également suivi un cours donné par la *United Airline* à Calgary. J'ai participé à l'analyse d'environ 3,000 accidents aériens au cours des cinq années que j'ai passées au bureau.

Presque quotidiennement, nous nous heurtons au problème de l'interprétation de la loi au sujet de l'information que nous serions autorisés à avoir. Dans la pratique, cela signifiait que le président assumait le contrôle intégral du bureau et que le directeur des enquêtes avait les pleins pouvoirs relativement aux enquêtes sur les accidents aériens et aux renseignements précis que nous étions autorisés à avoir dans tel ou tel domaine. Si nous voulions obtenir des éléments de

[Texte]

[Traduction]

renseignement supplémentaire, il fallait lui demander l'autorisation. . .

• 1220

We came adrift in this policy and practice because there were five of us, one of whom has since left the board. But there were five of us who had either technical backgrounds or operational backgrounds, and we could not get answers to very specific questions that dealt with accidents.

I would point out that in the beginning we were not permitted to read any accident investigation files—Mr. Bobbitt has told you about that—to determine if the investigation was thorough and if the findings were correct.

In the case—and I only give you a fast one here—there was a public inquiry in which the civil servants knew about RCMP and CASB witness evidence that refuted the particular scenario that was being advanced in the draft copy. There was other witness evidence that described this particular aircraft on fire in flight, and these witnesses thought they saw the airplane explode.

Now, by not having this information at the time of the public inquiry, we did not know that there were some very key witnesses who should have been called to the public inquiry who had specific information that would refute the icing theory. And I suggest that was one of the root causes for how we ended up here before you today with these different views about what really should have taken place and what did.

I would also like to draw attention to the fact that I have been prevented from talking to the RCMP to determine some analysis of some photographs and some other areas of an investigation I have great interest in. They would willingly talk to me, but the chairman has forbidden me to do that. And when I went to the RCMP, they said, you must get the chairman's permission before you can talk with us. Of course, that was not possible; and so that particular part of the investigation, as far as I am concerned, is incomplete.

I would say that we have been prevented from observing. And I would like to leave with you a firm feeling that when I say observe I mean that. We have been prevented from observing accident investigation process and progress at the crash site, or in the lab, except when closely monitored. We have been unable to observe or listen to the daily briefings by the group chairman at the accident site. We have been unable to ask the individual investigators or the individual chairmen of the investigative groups questions, except under close scrutiny of the executive director and the director of investigation.

These particular problems manifested themselves in the Gander accident. And I know, Mr. Chairman, from your

Cette façon de procéder a semé la pagaille parce que nous étions cinq, dont un a depuis quitté le bureau. Mais nous étions cinq qui avions de l'expérience, sur le plan technique ou opérationnel, et nous ne pouvions obtenir de réponses à des questions très précises concernant les accidents.

Je tiens à signaler qu'au début, on ne nous a pas permis de prendre connaissance des dossiers sur les enquêtes menées à la suite d'accidents—M. Bobbitt vous l'a d'ailleurs déjà dit—afin de déterminer si elles avaient été suffisamment approfondies et si leurs conclusions étaient justes.

En l'occurrence—et je sera bref—il y a eu une enquête publique au cours de laquelle des fonctionnaires ont pris connaissance de témoignages de la GRC et du BCSA qui réfutaient le scénario présenté dans le projet de rapport. D'autres témoins avaient déclaré avoir vu l'avion en flamme en vol et ils pensaient avoir vu l'avion exploser.

Comme nous n'avions pas eu accès à ces renseignements au moment de l'enquête publique, nous ne savions pas que certains témoins très importants auraient dû être convoqués et disposaient de renseignements précis susceptibles de réfuter la théorie de la glace sur les ailes. À mon avis, c'est l'une des raisons fondamentales qui font que vous êtes saisis aujourd'hui d'opinions différentes quant à ce qui aurait dû se passer et à ce qui s'est réellement passé.

Je voudrais attirer votre attention sur le fait qu'on m'a empêché de parler à la GRC afin de procéder à l'analyse de certaines photographies et de préciser certains autres volets de l'enquête qui m'intéressaient énormément. Les responsables de la GRC m'auraient volontiers parlé, mais le président m'a interdit de m'entretenir avec eux. Lorsque je me suis présenté au bureau de la GRC, on m'a dit qu'il fallait que j'obtienne au préalable l'autorisation du président. Bien entendu, cela n'a pas été possible, et pour cette raison, j'estime que cette partie de l'enquête est incomplète.

On nous a empêchés de faire notre travail d'observateurs. Je voudrais que vous compreniez bien que j'emploie ce terme dans son sens précis. On nous a empêchés d'observer le processus d'enquête à la fois sur le site de l'écrasement ou en laboratoire, sauf sous surveillance étroite. Nous n'avons pas pu assister aux séances d'information quotidiennes dirigées par le président du groupe sur les lieux de l'accident. Nous n'avons pas pu interroger individuellement les enquêteurs ou les présidents de groupes d'enquête, sauf en la présence du directeur des enquêtes ou du directeur exécutif.

Ces problèmes ont surgi à l'occasion de l'accident de Gander. J'ai compris, d'après vos commentaires,

[Text]

comments, that you would prefer not to get into the Gander accident. But I think your committee and your ability to draft this legislation for Bill C-2 requires that you know specifically how and what was withheld that prevented us from functioning as a cohesive unit of ten board members, and now nine.

If we had been allowed to get the information we required, if we had been allowed to have had the work done on the power plants, if we had been allowed to get the remaining part of the work done that we wanted done, this committee—the CASB and your committee—would have an excellent working model of where to go for the multi-modal board. You do not have that now, in my opinion. The wording of the bill, as you have it now, is going to create the same problems we had in the CASB. The recommendations given to you by Mr. Bobbitt describe in detail the difficulties that arise when the chairman of the board refuses to have work done that needs to be done to determine if in fact all the facts are known about the crash. In this particular case, I can list for you today, or at another time if you are short on time today, the various areas where we did not get information as far as the Gander accident is concerned.

• 1225

Mr. Chairman, may I have your permission to outline for you specifically how on a day-to-day working basis this information I would like to have had—and so would other board members—would have helped us in determining the correct cause of the crash at Gander?

The Chairman: Well, no, that is—

Mr. Stevenson: Okay, thank you.

The Chairman: You have made it very clear, and the evidence is clear, that in your interpretation no information came before you so you could make a qualified judgment as a board member. That is very clear, and you are speaking very forcibly now on that issue in general, which is fine. But we are not going to review the specifics at this time, and I do not think we will be reviewing them at any time. That is in another domain.

Frankly, you are repeating with strong references and articulating very strongly and well the frustrations you felt because information was withheld that prevented you from doing your duties as a board member. We are trying to prevent that in the new bill, and I gather you support Mr. Bobbitt's. . .

Again, I do not really know if his amendment, depending on how it is interpreted, would correct what you are trying to do or what you say you were not able to

[Translation]

monsieur le président, que vous aimeriez mieux que l'on ne parle pas de l'accident de Gander. Cependant, à mon avis, pour que le Comité puisse efficacement participer à la rédaction du projet de loi C-2, il importe que vous sachiez précisément comment il a pu arriver que l'on empêche notre bureau, alors composé de 10 membres et maintenant de neuf, de fonctionner logiquement et à quels genres de renseignements nous n'avons pu avoir accès.

Si nous avions pu obtenir l'information que nous demandions, si l'on nous avait autorisés à effectuer les travaux que nous voulions faire sur le groupe moteur, si nous avions pu terminer les tests que nous voulions terminer, le BCSA et le comité auraient disposé d'un excellent modèle de travail pour un bureau multimodal. À mon avis, on ne dispose pas d'un tel modèle à l'heure actuelle. Le libellé actuel du projet de loi va provoquer les mêmes problèmes qu'avec le BCSA. Dans ses recommandations, M. Bobbitt a expliqué en détail les difficultés qui surgissent lorsque le président du bureau refuse que l'on effectue des travaux pour déterminer si, en fait, on possède tous les éléments d'information factuelle au sujet de l'écrasement. En ce qui concerne l'accident de Gander, je peux dès aujourd'hui, ou à un autre moment si le comité est pressé par le temps, dresser la liste des divers domaines au sujet desquels nous avons été privés d'information.

Monsieur le président, pourriez-vous m'autoriser à vous expliquer précisément comment, au jour le jour, les renseignements que moi-même et d'autres membres du bureau aurions voulu obtenir, auraient pu nous aider à déterminer la cause exacte de l'accident de Gander?

Le président: Eh bien, non, c'est. . .

M. Stevenson: D'accord, merci.

Le président: D'après votre témoignage, il est clair que selon votre interprétation des faits, vous n'aviez pas en main les renseignements qui vous auraient permis de porter un jugement éclairé en tant que membre du bureau. Cela ressort très clairement, et vous jugez bon d'insister énormément sur cet aspect en général, ce qui ne pose pas de problème. Cependant, nous n'allons pas passer en revue les détails de cette affaire à ce stade-ci; d'ailleurs, je ne pense pas que nous les examinerons du tout. Il s'agit d'un autre domaine.

Vous réitérez avec beaucoup d'éloquence et avec des exemples convaincants à l'appui la frustration que vous avez ressentie du fait d'être privé des renseignements qui vous auraient permis de vous acquitter de vos fonctions en tant que membre du bureau. Nous tentons, grâce au nouveau projet de loi, d'empêcher qu'une telle situation ne se produise, et je suppose que vous appuyez M. Bobbitt. . .

J'ignore si son amendement, selon l'interprétation qu'on lui donnera, remédiera au problème que vous avez soulevé. Monsieur Stevenson, vous avez dit que vous

[Texte]

do. But when you say you want to be only an observer, Mr. Stevenson, and then in your very first or second statement you say in an illustration you gave us that you were prevented from talking to the RCMP about the interpretation of a photograph, it sounds to me as if you are doing a lot more than just observing. I can see you talking to the inspector or the investigator, who talked to the RCMP perhaps, in terms of the board, but I do not really. . . I was interested in that example you used, and then you went on to say you wanted to be only an observer.

Mr. Stevenson: Thank you very much, Mr. Chairman, for raising that particular point. The difficulty was that the director of the investigation and the investigator in charge, as recently as March—that is the month before last—in the presence of one of the Members of Parliament who came over to the board for a briefing, said he did not know what part of the aircraft the photographs showed. The photographs specifically show an explosion. They show the metal with the outward pucker where the rivets had been drawn through, and the fasteners were as large as your thumbnail, and this particular area of the airplane. . . After three years, he said he did not know what part of the airplane it was.

I felt it was significant. I thought the evidence indicated that there had been an explosion—and you will recall there are witnesses who said so—and yet these people who supposedly did a very thorough accident investigation did not know the name or the part of the aircraft we were discussing at that particular moment.

When I say to you, in response to your drawing to my attention that I should speak to the investigator in charge or the director of investigation, and he will not or cannot give me that information. . . If I am going to make a decent decision and proper recommendations to recognize a safety deficiency, I have no recourse except to talk to the person who took the photograph or is responsible for that particular role. Would you agree?

The Chairman: As I say, you have made your point. You have clarified that initial contradiction as far as I am concerned.

Anyway, we are going to go to questions. Mr. Angus, please.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I want to make sure Mr. Stevenson has actually finished his presentation. Given the caution you have given him about the Gander crash—

• 1230

The Chairman: Is there anything else you want to say? You certainly have been very forceful and articulate in expressing the concerns about procedures where you did not get the proper information. You outlined them in a little more detail than Mr. Filotas in terms of daily

[Traduction]

vouliez uniquement agir à titre d'observateur. Mais dès le début de votre intervention, vous avez déclaré, à titre d'exemple, qu'on vous avait empêché de parler au responsable de la GRC au sujet de l'interprétation d'une photographie. Or, il me semble que cela va un peu plus loin que la simple observation. En tant que membre du bureau, je conçois bien que vous vous entreteniez avec l'inspecteur ou l'enquêteur qui, lui, a parlé au responsable de la GRC, mais je ne vois pas vraiment. . . Votre exemple m'a intrigué, compte tenu du fait que vous aviez dit que vous vouliez simplement agir à titre d'observateur.

M. Stevenson: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président, d'avoir soulevé ce point précis. Le problème, c'est que le directeur des enquêtes et l'enquêteur responsable ont déclaré en mars c'est-à-dire il y a à peine deux mois—qu'ils ignoraient quelle partie de l'avion figurait sur les photographies et ce, en présence de l'un des députés venus au bureau pour une séance d'information. Les photographies montraient précisément une explosion. On voyait le métal qui s'était gondolé vers l'extérieur là où les fixations étaient passées au travers, et, sur cet endroit en particulier de l'avion, les fixations sont larges comme le pouce. . . Après trois ans, il a affirmé qu'il ignorait de quelle partie de l'avion il s'agissait.

Personnellement, cela m'apparaissait significatif. Je pensais que cela indiquait qu'il y avait eu une explosion. D'ailleurs, vous vous souviendrez que certains témoins l'ont affirmé. Pourtant, les gens qui avaient sensément effectué une enquête très sérieuse au sujet de l'accident ignoraient de quelle partie de l'avion nous discutons à ce moment-là.

Vous m'avez fait remarquer que j'avais dit que je devais parler à l'enquêteur responsable ou au directeur des enquêtes, et qu'il ne pouvait pas ou ne voulait pas me donner les renseignements requis. . . Pour être en mesure de prendre une décision éclairée et faire des recommandations afin de mettre en lumière une lacune sur le plan de la sécurité, il faut absolument que je parle à la personne qui a pris la photographie ou à la personne responsable. N'êtes-vous pas d'accord?

Le président: Vous m'avez convaincu. Vous venez de dissiper la contradiction que j'avais vue au départ.

Passons maintenant aux questions. Monsieur Angus, s'il vous plaît.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais m'assurer que M. Stevenson a terminé son exposé. Étant donné l'avertissement que vous lui aviez donné au sujet de l'accident de Gander. . .

Le président: Voulez-vous ajouter quelque chose? Vous avez exprimé avec beaucoup de clarté et de vigueur vos inquiétudes en ce qui concerne les procédures à propos desquelles vous n'avez pas obtenu l'information souhaitée. Votre description de séance d'information quotidienne et

[Text]

briefings and individual investigations. Is there anything you would like to say before we start questions?

Mr. Stevenson: I would like, if I may, to deal with the technical aspects of some particular problems. If you will permit me, I would like to cross-reference that by drawing to your attention the specific drills which are recognized and utilized in the International Civil Aviation Organization manual on accident investigation.

The Chairman: I am not an expert in this field. Is there any reason why they cannot be done under Bill C-2?

Mr. Stevenson: Yes.

The Chairman: Why?

Mr. Stevenson: Because by granting exclusive authority to the director of investigation and by granting all of the power to the chairman, those particular accident investigation procedures can be bypassed, as they were, in the Gander accident. It is a specific example I would like to draw to your attention, but I am happy to have said what I have said and if time is a factor for you, I will be more than pleased to go by that particular issue. But there is specific things that must be done technically in an accident investigation in order that all the facts will be known.

The Chairman: Obviously there are—

Mr. Benjamin: Do Mr. Bobbitt's suggested amendments correct what you have just said was a problem?

Mr. Stevenson: I think they do. As long as you remove that exclusive authority and give it to the board members as suggested by Mr. Sopinka, I believe you will meet the need to prevent what occurred in the CASB.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevenson. I am now throwing it open to questions. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Stevenson, for appearing before us. In the general sense you gave us an indication, which reinforces what others have said, that information was not given to the board regarding specific aspects of a number of different investigations. The question we have to ask is why. Was it because of incompetence? Was it because of some kind of conspiracy or cover-up? Was it because of a battle between the board and staff? In your estimation, why was that information not provided to the board?

Mr. Stevenson: Why they refused to do some of the investigative work and why information was withheld that I really should have had prior to going to the public inquiry on Gander, perhaps it would refute the icing theory. There is some extremely good evidence that refutes the invisible ice theory. It is my view that the particular area of the investigation that we wanted done would negate or refute the ice theory.

[Translation]

de chacune des enquêtes a été un peu plus détaillée que celle de M. Filotas. Voulez-vous ajouter quelque chose avant de passer aux questions ?

M. Stevenson: Si vous me le permettez, je voudrais parler des aspects techniques associés à certains problèmes particuliers. Pour cela, je voudrais attirer votre attention sur certaines pratiques reconnues, en usage à l'OACI, et que l'on trouve dans son guide relatif aux enquêtes sur les accidents.

Le président: Je ne suis pas spécialiste dans le domaine. Y a-t-il une raison quelconque qui interdise que l'on s'en serve sous le régime de la loi C-2.

M. Stevenson: Oui.

Le président: Quelle est-elle?

M. Stevenson: Comme le pouvoir exclusif est confié au directeur de l'enquête et que la totalité des pouvoirs est confiée au président, on peut se soustraire à ces méthodes d'enquête, comme cela a été le cas pour l'accident de Gander. C'est un cas précis que je voulais porter à votre attention. Je suis heureux d'avoir dit ce que j'ai dit, et si le temps presse, je vais m'abstenir d'en parler. En tout cas, certaines choses bien précises doivent être faites du point de vue technique lors d'une enquête sur un accident pour dégager tous les faits.

Le président: De toute évidence, il y a . . .

M. Benjamin: Est-ce que les amendements suggérés par M. Bobbitt corrigeraient ce qui d'après vous fait problème?

M. Stevenson: Je pense que oui. Si le pouvoir n'est plus exclusif et s'il est confié aux membres du bureau comme le suggère M. Sopinka, je pense qu'on arrivera à éviter ce qui s'est produit au BCSA.

Le président: Merci, monsieur Stevenson. Je veux maintenant autoriser les questions. Monsieur Angus.

M. Angus: Merci, monsieur Stevenson, d'être venu comparaître ici. Vous nous avez laissé entendre, à l'instar de ce d'autres ont dit, que des renseignements concernant certains aspects d'un certain nombre d'enquêtes différentes n'ont pas été communiquées au bureau. Pourquoi? Est-ce un cas d'incompétence? Une tentative de camouflage? Des tiraillements entre le bureau et le personnel? D'après vous, pourquoi cette information n'a-t-elle pas été communiquée au bureau?

M. Stevenson: Pourquoi on a refusé d'effectuer certains travaux d'enquête et pourquoi on n'a pas révélé des renseignements que j'aurais dû avoir en main avant de lancer l'enquête publique sur l'accident de Gander? Peut-être parce que cela aurait réfuté la théorie du givrage. Des éléments de preuve très importantes contredisent la théorie de la glace invisible. D'après moi, le type d'enquête que nous voulions faire aurait contredit ou réfuté la théorie du givrage.

[Texte]

Mr. Angus: You are not answering my question. You are giving me some information that you believe is factual, but why? Why was that information in that particular case or information in other accidents not investigated or not provided to the board?

Mr. Stevenson: I think the reason is in the interpretation of the act. In section 9 of the CASB, it says "exclusive authority for the director of investigation and to report". This director of investigation refused to allow us to interview the chairmen of the various groups that had participated in the investigation. The reason for it may well be covered here, if I may refer to *Policy Options and Politics*, which was written by a previous Minister of Transport, where he says—and you will draw my answer from this, I suggest, when I complete it:

• 1235

In truth, civil servants, Crown corporations, and regulatory agencies are involved intimately and powerfully in the business of policy-making. Their near monopoly on information gives them disproportionate influence in the policy process. Elected officials are often poorly equipped to control the system. The civil service, moreover, is often closely aligned with an influential élite, in this example the major airlines.

I am suggesting to you the civil service has power, and in this particular case used it, to prevent us from knowing some facts we felt we should have had.

An hon. member: But why?

The Chairman: Was that a ministerial speech you were reading from?

Mr. Stevenson: I am reading from *Policy Options and Politics*. It was written in 1984 by Lloyd Axworthy.

Mr. Angus: I come back to the why. You have given me that it is their power. But why would they not give the board that information?

Mr. Stevenson: That you have to ask of the next people to come before you. You will have ample opportunity to cross what I have tried to tell you today and find out why they would not give us this information. It is written, it is black on white, and I can give you withheld information in some detail. The reason why they withheld it I do not know.

Mr. Angus: Was a request made by a member of the board to the full board to have that information brought to the board?

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Angus: And the board decided no?

Mr. Stevenson: That is correct.

Mr. Angus: So there was a vote in the board and your view was not upheld by the majority of the board.

[Traduction]

M. Angus: Vous ne répondez pas à ma question. Vous me répondez par ce que vous croyez être des faits, mais ma question est «pourquoi»? Pourquoi dans ce cas précis ou dans d'autres cas d'accident, l'information n'a-t-elle pas été communiquée au bureau?

M. Stevenson: Je pense que cela tient à l'interprétation de la loi. L'article 9 de la loi sur la BSCA stipule que le directeur des enquêtes a «le pouvoir exclusif de diriger les enquêtes du bureau et de lui en faire rapport.» Le directeur de cette enquête nous a refusé la permission d'interviewer le président des divers groupes qui avaient participé à l'enquête. La raison se trouve peut-être bien exposée ici dans un document intitulé *Options d'orientation et politiques*, rédigé par un ancien ministre des Transports, dans lequel il est dit—et vous pourrez en déduire ma réponse:

En réalité, les fonctionnaires, les sociétés d'État et les organismes de réglementation participent de très près à l'élaboration des politiques et y jouissent d'une très grande influence. Le quasi-monopole qu'ils exercent sur l'information leur confère une influence disproportionnée. Les élus sont souvent à court de moyens pour dominer la situation. Qui plus est, la Fonction publique s'aligne souvent de près sur une élite qui exerce un grand ascendant, les grandes lignes aériennes en l'occurrence.

J'estime que la Fonction publique est puissante et que dans ce cas elle s'est servie de son pouvoir pour nous empêcher de prendre connaissance de faits que nous jugions indispensables.

Une voix: Mais pourquoi?

Le président: De quel ministre était ce discours?

M. Stevenson: C'est tiré de *Options d'orientation et politiques* rédigé en 1984 par Lloyd Axworthy.

M. Angus: Je reviens à la question initiale. Pourquoi? Vous me dites qu'ils en ont le pouvoir, mais pourquoi refuseraient-ils de donner l'information au bureau?

M. Stevenson: Cette question, il faut la poser à vos prochains témoins. Vous aurez amplement l'occasion de corroborer ce que j'ai essayé de vous dire aujourd'hui et de chercher à savoir pourquoi ils nous ont refusé cette information. Cela se trouve par écrit, noir sur blanc, et je peux vous dire avec assez de détails quels renseignements ne nous ont pas été donnés. Pourquoi, je ne sais pas.

M. Angus: Un des membres du bureau a-t-il demandé au bureau dans son ensemble de faire venir cette information?

M. Stevenson: Oui.

M. Angus: Et le bureau a refusé?

M. Stevenson: Effectivement.

M. Angus: Le bureau a donc voté, et la majorité n'a pas retenu votre point de vue.

[Text]

Mr. Stevenson: To go back one step, there were seven members present. The evidence review committee passed by a vote of six to one. The evidence review committee was to do what we are talking about. It was to review the evidence and prepare a report that would be acceptable to the majority of the 10 board members. The chairman returned—he was away at the time the motion passed—and declared the committee *defunctus*, which prevented us from pursuing further the areas we wanted to pursue.

Mr. Angus: But this committee voted six to one to request this information. Did that request have to be approved by the board before it could be acted on by the director of investigations?

Mr. Stevenson: I suggest it was approved and that is the reason why it passed. By passing the motion and putting the committee in motion—

Mr. Angus: Except, though, that under normal structures if you have a committee of the board by itself it cannot act without the permission of the board.

Mr. Stevenson: It cannot act without permission of the chairman and it cannot act without permission of the director of investigation.

The Chairman: I do not want any more complaints about the chairman around here.

Mr. Angus: May I pursue one other angle at the moment? Mr. Stevenson, earlier on in your comments you made reference to five members of the board having a technical background and being frustrated by the inability to get information. By using that terminology, were you suggesting the remaining members of the board do not have the technical background; or should I not match those two?

Mr. Stevenson: I suggest you should not match those two. What I was attempting to point out there was that the five people who wanted the in-depth technical study and the in-depth information that must be had in an event that was as serious as Gander... were not forthcoming for the five of us who wanted to delve into the cause.

• 1240

Mr. Benjamin: Could I ask one supplementary? In the course of getting a preliminary or draft report ready, and there is information you wanted, did the procedures of the board allow you to call in front of the board employees and staff who conducted different aspects of the investigation to tell you exactly what they did and what their findings were? Was the DOI the only one who could do it? Could he say that no other staff person could come before the board, or could the chairman say that? Did you not interview individual staff people about certain aspects of an investigation?

Mr. Stevenson: Thank you for your question. Therein lies the fundamental problem we encountered. When the draft report came out for the Gander accident, there were very obvious flaws in it, refuted particularly by witness

[Translation]

M. Stevenson: Revenons en arrière: Il y avait sept membres qui y étaient. Le comité d'examen de la preuve a voté à six contre un. Ce comité était censé faire ce dont nous parlions: Passer en revue la preuve et préparer un rapport qui pourrait être accepté par la majorité des dix membres du bureau. Au retour du président—ils étaient absents lorsque la motion a été adoptée—il a déclaré que le comité était dissout, ce qui nous a empêchés de pousser plus loin dans la voie qui nous intéressait.

M. Angus: Mais ce comité avait voté à six contre un pour réclamer ces renseignements. Cette demande devait-elle être approuvée par le bureau avant que le directeur des enquêtes ne puisse y donner suite?

M. Stevenson: A mon avis, cela avait été approuvé, et c'est la raison pour laquelle la motion a été adoptée. En votant la motion et en activant le comité. . .

M. Angus: Sauf, par contre, que normalement le comité d'un bureau ne peut pas par lui-même agir sans la permission du bureau.

M. Stevenson: Il ne peut pas agir sans la permission du président et il ne peut pas agir sans la permission du directeur des enquêtes.

Le président: Je ne veux plus entendre de plaintes à l'endroit du président.

M. Angus: Je peux adopter un autre angle pendant un instant? Monsieur Stevenson, tout à l'heure vous avez dit que cinq membres du bureau avaient des compétences techniques et étaient frustrés de ne pas pouvoir obtenir de l'information. Vu les termes que vous avez choisis, laissez-vous entendre que les autres membres du bureau n'avaient pas la compétence technique voulue ou ai-je tort de tirer cette conclusion?

M. Stevenson: Ce n'est pas la conclusion à tirer. Je voulais dire seulement qu'il y avait cinq personnes qui voulaient une étude technique en profondeur et des renseignements approfondis, comme on doit en avoir lorsqu'il se produit un accident aussi grave que celui de Gander, ce que cinq d'entre nous, qui voulaient l'avoir, n'ont pas obtenu.

M. Benjamin: Je veux poser une supplémentaire? Lorsque que vous préparez un rapport préliminaire et qu'il vous faut de l'information, les règles du bureau vous permettent-elles de convoquer les employés du bureau qui ont réalisé diverses parties de l'enquête pour vous mettre au fait de leurs constations? Le directeur des enquêtes est-il le seul à avoir ce pouvoir? A-t-il le droit d'interdire à un employé de comparaître devant le bureau ou est-ce la prérogative du président? N'avez-vous pas interviewé certains employés sur certains aspects de l'enquête?

M. Stevenson: Je vous remercie de votre question. C'est le noeud du problème que nous avons rencontré. Quand le rapport préliminaire sur l'accident de Gander a été publié, il s'y trouvait des affirmations manifestement

[Texte]

evidence and in other technical areas, which Mr. Filotas explained to you, regarding the flight data recorder interpretation.

Some of the people with whom we wanted to speak came before the board in board meetings. The questions permitted by the chairman were limited and we were not permitted to talk with these accident investigators outside of the boardroom and without being closely monitored by the director of investigation and Johnson, the executive director.

The Chairman: I should not perhaps ask a question, and I do not know the answer, but I think it applies to some of the witnesses, and I know from TV that I saw that it applied to someone from the National Safety Board in the United States.

Mr. Stevenson, did you—or was it Mr. Filotas or was it Mr. Bobbitt—actually go to the Gander site and were you on site there early in the investigation stage? That is just in the back of my memory. I know that someone from the American safety board was there and was actually saying things publicly.

Mr. Stevenson: When I went to Gander to see the accident site, every tree had been cut down, the site had been bulldozed level—

The Chairman: You were on site?

Mr. Stevenson: I was on site after the accident, after all the evidence was taken away and put in the hangar. Also, when I went to the hangar, the evidence was not laid out like you see it at Lockerbie, Scotland, where they did the in-depth study of the Pan-Am 747 flight 103, but it was bulldozed into piles. That is how the evidence was presented to me at Gander, with no explanation for what we were looking at or the component parts or how it had been arrived at or how the site survey had been co-ordinated with what was in the hangar and bulldozed into piles. So I did not go to the site at the time of the accident investigation.

The Chairman: Is it a fair inference on my part that some of these difficulties that you and some others were running into were what took you to Gander?

Mr. Stevenson: No. That was the policy then. The pre-conference hearing, prior to the public inquiry, took place in Gander, where the interested parties were invited. But the public inquiry took place here. So I never visited a site while the accident investigation was in process, to be able to observe it. Many other people can, but not the board members.

Mr. Angus: Have any board members ever visited a site during the accident investigation?

Mr. Stevenson: Not that I am aware of.

[Traduction]

fausses, contredites en particulier par les témoignages du témoin; il y avait d'autres erreurs de nature technique, que vous a expliqué M. Filotas, en ce qui concerne l'interprétation de l'enregistreur de données de vol.

Certains de ceux avec qui nous avons voulu parler ont comparu devant le bureau lors de ses réunions. Le président a imposé des limites au type de questions, et nous n'avons pas pu discuter avec ces enquêteurs à l'extérieur de la salle du conseil et toujours sous l'oeil attentif du directeur des enquêtes et du directeur exécutif, M. Johnson.

Le président: Je ne devrais peut-être pas poser de question, mais je pense que cela s'applique à certains témoins. J'ai appris à la télévision que cela s'appliquait à un représentant du National Safety Board des États-Unis.

Monsieur Stevenson, est-ce que vous-même, M. Filotas ou M. Bobbitt, vous êtes rendus sur les lieux de l'accident de Gander et y étiez-vous au moment où l'enquête a débuté? J'ai un vague souvenir. Je sais que quelqu'un du bureau de sécurité des États-Unis était là et a fait des déclarations publiques.

M. Stevenson: Quand je suis allé sur les lieux de l'accident de Gander, tous les arbres avaient été abattus. Le terrain avait été nivelé. . .

Le président: Vous étiez sur les lieux?

M. Stevenson: J'y suis allé après l'accident, après que tous les éléments de preuves ont été enlevés et remis dans un hangar. Quand je me suis rendu au hangar, tous les objets n'étaient pas disposés comme on l'a fait à Lockerbie, en Ecosse, où l'on a fait une enquête approfondie sur le vol 103 d'un 747 de la Pan-Am; il n'y avait que des piles de débris. C'est que les éléments de preuves ont été présentés à Gander, sans la moindre explication sur ce que nous devions étudier, sur les pièces ou sur la façon dont ils s'étaient retrouvés là. On ne m'a pas dit non plus quel lien il y avait entre la levée de terrain et les piles de débris qui se trouvaient dans le hangar. Je ne me suis donc pas rendu sur les lieux au moment de l'enquête sur l'accident.

Le président: Ai-je raison de conclure que c'est à cause de certaines de ces difficultés, rencontrées par vous et par d'autres, que vous êtes allé à Gander?

M. Stevenson: Non. C'était la consigne à l'époque. L'audience préalable à la conférence, qui se tient avant l'enquête publique, s'est tenue à Gander, où ont été invitées les parties intéressées. L'enquête publique a eu lieu ici, par contre. Je n'ai jamais visité les lieux pendant l'enquête sur l'accident, pour l'observer. Beaucoup d'autres personnes peuvent le faire, mais pas les membres du bureau.

M. Angus: Est-il déjà arrivé que les membres du bureau aient visité les lieux d'un accident pendant l'enquête?

M. Stevenson: Pas à ma connaissance.

[Text]

Mr. Angus: Actually had any board member ever requested formally of the board to be able to do that, and what decision was made?

Mr. Stevenson: Yes, and Mr. Deschênes covered it yesterday. No one has been permitted to go.

Mr. Dionne: Mr. Stevenson, why would the director of investigation want to withhold any evidence from the board members? Do you have a theory on that?

Mr. Stevenson: Only the one I advanced before when Mr. Angus asked me the same question. That is that information that would refute the ice theory was withheld. I suggest there was a preconceived cause for this accident, and it was that the wing was contaminated. In my opinion, any information or witnesses who refuted it and could have been called at the public inquiry were not called.

• 1245

Mr. Dionne: What do you mean, the wing was contaminated?

Mr. Stevenson: It was contaminated with ice.

Mr. Dionne: Are you familiar with a process called micro-cratering?

Mr. Stevenson: Yes, I am.

Mr. Dionne: Would you explain it to me, please?

Mr. Stevenson: I will try.

The Chairman: Is there any difference in the explanation between the CASB Act and Bill C-2?

Mr. Dionne: I do not know, but I think to be able to ask intelligent questions I have to know what that means.

The Chairman: That is why I cannot raise any problem with your question. Is there any difference in the definition of micro-cratering between the CASB Act and Bill C-2?

Mr. Stevenson: The gentleman is talking about the effects of a detonation of a high explosive, and it can create particle velocities in excess of... and it gives you the number. These mark metal by giving you cratering, gas washing and the like, and I believe this is what you are referring to.

Mr. Dionne: That is a test applied to the metal.

Mr. Stevenson: Yes, it is.

Mr. Dionne: Was that done in the Gander...?

The Chairman: Mr. Dionne, you know what the parameters are here.

Mr. Angus: Mr. Chairman, you broke the parameters yourself.

[Translation]

M. Angus: Un membre du bureau a-t-il déjà demandé officiellement au bureau la permission de le faire et quelle réponse a été donnée?

M. Stevenson: Oui, et M. Deschênes en a parlé hier. Personne n'a eu la permission d'y aller.

M. Dionne: Monsieur Stevenson, pourquoi le directeur des enquêtes voudrait-il soustraire des éléments de preuves à la connaissance des membres du bureau? Avez-vous une théorie là-dessus?

M. Stevenson: Seulement ce que j'ai dit à M. Angus quand il m'a posé la question. On a tu des renseignements qui auraient réfuté la théorie du givrage. On avait une idée préconçue de la cause de l'accident, que l'on a attribué à la présence de glace sur l'aile. Selon moi, les renseignements ou les témoins qui allaient dans le sens contraire ont été écartés de l'enquête publique.

M. Dionne: Que voulez-vous dire lorsque vous dites que l'aile était contaminée?

M. Stevenson: Elle était contaminée par de la glace.

M. Dionne: Connaissez-vous le processus d'évaluation des surfaces micro-cratérisées?

M. Stevenson: Oui.

M. Dionne: Pourriez-vous me l'expliquer, s'il vous plaît?

M. Stevenson: Je vais essayer.

Le président: La Loi sur le BCSA et le projet de loi C-2 diffèrent-ils sur ce point?

M. Dionne: Je ne sais pas, mais il me semble que pour être en mesure de poser des questions intelligentes, je dois savoir de quoi il s'agit.

Le président: C'est pourquoi je ne puis mettre en doute la valeur de votre question. Y a-t-il divergence entre les définitions de la Loi sur le BCSA et celles du projet de loi C-2 pour ce qui est de ce type d'analyse?

M. Stevenson: Il est question des effets d'une détonation de forte puissance et de la détermination de la vitesse des particules. Les particules cratérissent le métal, laissent des résidus de gaz et ainsi de suite, et c'est de cela dont vous parlez il me semble.

M. Dionne: On soumet le métal à ce type d'analyse.

M. Stevenson: Oui.

M. Dionne: L'a-t-on fait dans le cas de l'accident de Gander...?

Le président: Monsieur Dionne, vous savez fort bien de quoi il est question ici.

M. Angus: Monsieur le président, vous vous êtes vous-même écarté du sujet.

[Texte]

The Chairman: I was talking about going to the site in terms of a question by Mr. Benjamin.

Mr. Dionne: I simply want a yes or no answer as to whether it was done.

The Chairman: Why do we not have questions on what may or may not have been done and review the whole thing? There is a little difference, Mr. Angus, between following a supplemental to Mr. Benjamin's question about staff making statements and the board members not being satisfied. I asked the question in ignorance because I heard that board members were on site, and Mr. Stevenson clarified that. But this is a little different from going on about whether test 1, 2, 3, 4, 10 or 100 was done on any crash. That is not what we are here for, with respect, Mr. Dionne.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I think we are here to see whether or not we can devise a bill that will prevent the kind of internecine fighting that has gone on within the CASB. Surely to God, part of our role here is to devise legislation that will prevent such accidents occurring in the future, or at least be able to determine the cause when an accident does occur. I would still like to have that term explained to me by somebody who knows what it is.

The Chairman: I disagree, Mr. Dionne. The first part of your statement was correct.

Mr. Benjamin: He explained that. He answered that.

The Chairman: He said what it was, and then you specifically asked whether that test was done.

Mr. Dionne: Are you afraid of the answer?

The Chairman: I am not afraid of the answer.

Mr. Dionne: He can answer it with a simple yes or no, and I would be on to my last question.

The Chairman: Then Mr. Comuzzi or any other witness can quite properly come in here and start going through a whole list of things.

Mr. Comuzzi: I promise I will not do that.

The Chairman: I do not like the precedent. That is all. You are on the very ground that we are supposed to stay away from, because it is already before another inquiry.

Mr. Dionne: All right, Mr. Chairman. I am not going to argue the point with you any further. I will find out in another way.

[Traduction]

Le président: Si j'ai parlé de l'emplacement, c'est en rapport avec une question de M. Benjamin.

M. Dionne: Je veux simplement savoir si, oui ou non, l'analyse a été faite.

Le président: Pourquoi ne demande-t-on pas ce qu'a pu et n'a pas pu être fait et réouvrir tout le dossier? Pour moi, monsieur Angus, lancer une question supplémentaire à celle de M. Benjamin au sujet des déclarations des membres du personnel et de l'insatisfaction des membres du bureau, ce n'est pas la même chose. J'ai posé la question parce que certains renseignements me manquaient et parce que j'avais entendu dire que les membres du bureau s'étaient rendus sur place, et M. Stevenson a tiré cet aspect au clair. Mais se demander si tel ou tel test a été effectué dans le cadre d'un accident d'avion, est une toute autre chose. En toute déférence, monsieur Dionne, je dois vous dire que ce n'est pas pour cela que nous sommes ici.

M. Dionne: Monsieur le président, nous sommes ici, selon moi, pour savoir si nous pouvons formuler un projet de loi qui empêchera le genre des dissensions qui ont été constatées au BCSCA. Si nous avons un rôle à jouer, c'est bien, en partie tout au moins, celui de formuler une mesure législative qui permettra d'éviter ce genre d'accident à l'avenir, ou, tout au moins, de déterminer les causes de ce genre d'accident lorsqu'il se produit. Je continue de tenir à une explication de la part de quelqu'un qui s'y connaisse au sujet de ce procédé d'analyse.

Le président: Je ne suis pas d'accord, monsieur Dionne. La première partie de votre intervention était pertinente.

M. Benjamin: L'explication a été donnée. La réponse a été donnée.

Le président: Il a dit de quoi il s'agissait; puis vous avez demandé si ce type d'analyse avait été fait.

M. Dionne: Avez-vous peur de la réponse?

Le président: Je n'ai pas peur de la réponse.

M. Dionne: Il peut tout simplement répondre par l'affirmative ou par la négative, et je passerai alors à ma dernière question.

Le président: Alors M. Comuzzi ou tout autre témoin pourra en toute légitimité venir aborder ici toute une série de questions ou d'aspects.

M. Comuzzi: Je m'engage à ne pas le faire.

Le président: C'est un précédent qui ne me plaît pas. C'est tout. Vous touchez justement à des aspects que nous ne sommes pas censés aborder, étant donné qu'ils font déjà l'objet d'une autre enquête.

M. Dionne: D'accord, monsieur le président. Je n'en discuterai pas davantage avec vous. Je trouverai un autre moyen de me renseigner.

[Text]

Mr. Stevenson, how do other jurisdictions such as Great Britain, France, or Germany investigate? Do they have a board similar to the CASB or the proposed TAIB?

Mr. Stevenson: I am familiar with the United States, where the National Transportation Safety Board has a similar structure to this, except the board member knows all the facts from the beginning and goes to the accident site. In fact, I believe in the United States he might even be the spokesman. Here we use a civil servant, but I believe a board member there might be the spokesman for the accident investigation. As to the structure in France and Great Britain, I am sorry, I do not know the answer to that, but someone who follows me will.

• 1250

Mr. Malone: At some point in time you were appointed to a board; at some later point in time you became frustrated. How soon after your appointment did frustration set in?

Mr. Stevenson: It probably came to where we are today, particularly in 1987. The accident was December 12, 1985. In 1986 we received poorer briefings from staff on the Gander accident than I saw on television at night when I went home. We did not receive adequate information; we were not kept abreast. Very important witness evidence that was known by staff was not given to us. These particular areas started to surface in 1986 when we wanted the simulator studies done regarding the possible causes of the crash of the DC-8 at Gander.

Mr. Malone: Obviously we are dealing with a board that has some division. There is, I presume, by now obviously a division in relationship. If the amendments that you are seeking were in place, given the relationship you have today with one another, could this board function, even with new amendments?

Mr. Stevenson: I believe it could function very well if those amendments are incorporated and the board of the TAIB is given the authority to ensure that the work that needs to be done to determine the cause of the accident is given to the board. I suggest that when all the facts are known, you will get a proper safety recommendation. I believe we have put the cart before the horse on more than one occasion when we have come out with a safety recommendation without establishing the real true cause of the crash. Do I answer your question?

Mr. Malone: We will have other witnesses who may well have a variance of viewpoint on that. We will weigh

[Translation]

Monsieur Stevenson, quelles sont les méthodes d'enquête dans d'autres pays comme le Royaume-Uni, la France ou l'Allemagne? Existe-t-il dans ces pays un bureau comme le BCSA ou le BEAT?

M. Stevenson: Je connais la situation aux États-Unis, où la *National Transportation Safety Board* est dotée d'une structure similaire, sauf que les membres du bureau connaissent tous les faits au départ et se rendent sur les lieux de l'accident. Je crois même que, aux États-Unis, les membres du bureau agissent à titre de porte-parole. Ici, le porte-parole est un fonctionnaire, mais je crois qu'aux États-Unis, les membres du bureau sont les porte-parole du groupe d'enquête. Pour ce qui est de la France et du Royaume-Uni, je m'excuse de ne pas avoir de réponse à vous donner, mais elle pourra nous être fournie par l'un des témoins qui suivront.

M. Malone: A un moment donné vous avez été nommé à un bureau; quelque temps plus tard, vous vous êtes senti frustré. Combien de temps a-t-il fallu après votre nomination pour que cette frustration s'installe chez vous?

M. Stevenson: C'est probablement en 1987 notamment que cela s'est produit. L'accident a eu lieu le 12 décembre 1985. En 1986, nous avons été moins bien informés par le personnel chargé de l'enquête sur l'accident de Gander que par les nouvelles à la télévision. On ne nous a pas informés suffisamment et on ne nous a pas tenus au courant de l'évolution de l'enquête. Des dépositions très importantes, dont les enquêteurs étaient au courant, ne nous ont pas été transmises. Cette situation a été mise en lumière en 1986 au moment où nous avons voulu prendre connaissance des études de simulation faites au sujet des causes possibles de l'écrasement du DC-8 à Gander.

M. Malone: De toute évidence, c'est d'un bureau quelque peu divisé dont nous parlons. Je suppose qu'aujourd'hui vos divergences influent sur les rapports que vous entretenez. En supposant l'incorporation au projet de loi des amendements que vous proposez, et compte tenu des rapports que vous entretenez aujourd'hui, le bureau pourra-t-il fonctionner?

M. Stevenson: Je crois qu'il fonctionnerait très bien moyennant ces amendements et si le BEAT avait le pouvoir voulu pour que les résultats des évaluations nécessaires pour déterminer la cause de l'accident lui soient fournis. Selon moi, une fois que tous les faits sont connus, il est possible de faire des recommandations valables en matière de sécurité. Il est souvent arrivé, à mon avis, que nous mettions la charrue devant les boeufs en présentant une recommandation en matière de sécurité sans vraiment connaître les causes réelles de l'accident. La réponse vous satisfait-elle?

M. Malone: Il se peut bien que d'autres témoins ne partagent pas votre point de vue à ce sujet. Nous

[Texte]

whether you have answered the question after we have heard more evidence.

Mr. Angus: No matter how we structure it, does it not still come down to a majority decision of the board? You might still have disagreement.

Mr. Stevenson: Yes, you are always going to have varying opinions. You function here as a committee to obtain all the evidence you can from the witnesses you have called. You do not wish someone to come to you and say that he is not going to tell you that because he does not think you should know that. Your hands would be tied too. That is the way we functioned in the CASB. As long as the board member gets all the technical data he wants—and I suggest he should be entitled to that to make an intelligent conclusion—he should be able to function. We pass hundreds of accident reports willingly, easily, unanimously—hundreds of them—but when you come to a very important one and you cannot get the answers to your questions, it breaks down.

• 1255

Mr. Comuzzi: Mr. Stevenson, you were on the board in 1984, and you said you had 31,000 hours as a pilot and took upgrading courses after that on accident prevention and accident investigation. Is that correct?

Mr. Stevenson: That is correct.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, just as an overall comment, with the expert witnesses we have had today—

The Chairman: Board members.

Mr. Comuzzi: Board members, yes. Their credentials in this area are beyond reproach. Their not being heard on a board I find very difficult to understand. But we will get to that another day.

The two witnesses we heard, Mr. Bobbitt and Mr. Filotas—you heard their evidence this morning, Mr. Stevenson. Do you agree with what they have said?

Mr. Stevenson: Yes, I do.

Mr. Comuzzi: You heard their responses to the questions of this committee. Do you agree with the responses of those two witnesses?

Mr. Stevenson: Yes, I do.

Mr. Comuzzi: Two small areas, then. Was I correct when I heard you say that with a public inquiry... and there was some RCMP investigation, and key witnesses

[Traduction]

évaluerons votre réponse à la lumière d'autres témoignages.

M. Angus: Quelle que soit la structure, n'est-ce pas finalement l'opinion majoritaire du bureau qui prévaudra? Il se peut bien que des différences d'opinion subsistent.

M. Stevenson: En effet, il y aura toujours des divergences d'opinion. Comme comité, vous cherchez à obtenir tous les faits des témoins que vous avez convoqués. Vous ne souhaitez pas qu'un témoin vous dise qu'il va omettre certains renseignements parce qu'il estime que vous ne devriez pas les connaître. Vous auriez les mains liées vous aussi, dans ce cas. C'est pourtant comme cela que fonctionnait le BCSA. Dans la mesure où les membres du bureau obtiennent toutes les données techniques qui leur semblent nécessaires—et ils y ont droit, selon moi pour être en mesure de tirer des conclusions valables—le bureau devrait être en mesure de fonctionner. Nous adoptons de plein gré des centaines de rapports d'accidents, avec facilité et unanimité, mais dans un cas très important où il est impossible d'obtenir des réponses aux questions posées, le processus cesse de fonctionner.

M. Comuzzi: Monsieur Stevenson, vous étiez membre du bureau en 1984, et vous avez déclaré avoir 31 000 heures d'expérience comme pilote et avoir pris des cours de perfectionnement, ainsi que des cours sur la prévention des accidents et sur les enquêtes en cas d'accident. Est-ce exact?

M. Stevenson: C'est exact.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je n'ai qu'un simple commentaire général, compte tenu de la présence ici de témoins experts. . .

Le président: Les membres du bureau.

M. Comuzzi: Les membres du bureau, en effet. Leurs titres de compétence en la matière sont irréprochables. Je comprends difficilement qu'ils n'aient pas comparu devant le bureau. Mais nous y arriverons bien un autre jour.

Les deux témoins qui comparaissent, M. Bobbitt et M. Filotas. . . vous avez entendu leur témoignage ce matin, monsieur Stevenson. Etes-vous d'accord avec leur déclarations?

M. Stevenson: Oui.

M. Comuzzi: Vous avez entendu leurs réponses aux questions posées par ce comité. Etes-vous d'accord avec les réponses de ces deux témoins?

M. Stevenson: Oui.

M. Comuzzi: Alors il y a deux aspects que je voudrais éclaircir. Vous ai-je bien entendu dire que, dans le cadre d'une enquête publique. . . et il y a eu enquête de la part

[Text]

who should have been called to an inquiry, and that evidence was suppressed?

Mr. Stevenson: Yes, sir, you did. That is correct. It is my view that key witness evidence was withheld from me prior to the public inquiry into the Gander accident.

Mr. Comuzzi: And it was suppressed by whom, Mr. Stevenson?

Mr. Stevenson: It was never revealed to me when they chose the witnesses who would appear what these witnesses had said. No one gave me the witness statements for all the witnesses—and by then it was well in—such that I could then say, well, just a moment, you have eliminated the four ground crew who worked the airplane while it was in Gander. These people were not called. At the public hearing the evidence from the Arrow Air flight crew could not be heard because they were dead, and the evidence from the Allied ground crew was not heard because they were not called. These people refute the ice theory, as did... and we should have called an RCMP constable who was parked beside the airplane while the airplane was on the ramp in Gander and who said the only thing that fell was some light snow and he did not need the windshield wipers to clean it off. There is a wealth of witnesses who could have been called and who would have refuted the ice theory.

The Chairman: But the majority of the board were not called.

Mr. Stevenson: We did not know, sir.

Mr. Chairman, I would like to leave with you a very clear thought. I did not know the witness statements prior to the public inquiry. How can you go to a public inquiry and ask intelligent questions if you do not have all the evidence available to you prior to sitting on that particular inquiry?

Mr. Comuzzi: I have to stay on that public inquiry. Obviously adequate preparation was made before the inquiry was held and briefs were submitted. In your opinion, who withheld the information?

Mr. Stevenson: In my opinion the chairman ruled, along with the DOI, who would be called to the public inquiry. That information was not made available to me; and I wanted the same information on Dryden and I did not get it, prior to its being declared a judicial inquiry. But I wanted the witness statements right away, to find out what these people saw by way of contamination of the wing. I was not successful.

Mr. Comuzzi: That leads me into the next area of questioning, because of the procedure at the public inquiry at Gander. I am very concerned about the Dryden

[Translation]

de la GRC, certains témoins clés auraient dû être appelés à comparaître et certains éléments de preuve ont été supprimés?

M. Stevenson: Oui, en effet. C'est exact. Je suis d'avis qu'on m'a caché certains témoignages clés avant l'enquête publique sur l'accident de Gander.

M. Comuzzi: Et ces renseignements ont été tus par qui, monsieur Stevenson?

M. Stevenson: On ne m'a jamais révélé le contenu des témoignages des témoins qui avaient été choisis. Personne ne m'a fourni les déclarations des témoins. J'ai constaté, par exemple, à un moment donné qu'on avait éliminé les quatre équipes d'entretien au sol affectées à l'avion lorsqu'il était à Gander. Ces personnes n'ont pas été invitées à comparaître. Lors des audiences publiques, les témoignages des membres de l'équipage de Arrow Air n'ont pas pu être entendus puisque ces derniers étaient morts, et ceux de l'équipe d'entretien au sol de Allied n'ont pas pu l'être non plus puisqu'ils n'ont pas été appelés à témoigner. S'ils réfutent l'hypothèse du verglas sur les ailes, tout comme... en effet, nous aurions dû appeler à comparaître un agent de la GRC dont l'auto était stationnée près de l'avion dans l'aire d'embarquement à Gander et qui a déclaré qu'il n'y avait à ce moment là qu'une neige légère qui tombait et qu'il n'était même pas nécessaire de faire fonctionner les essuie-glace. Il y a une foule de témoins qui auraient pu comparaître pour réfuter l'hypothèse du verglas sur les ailes.

Le président: Mais la majorité des membres du bureau n'ont pas été appelés.

M. Stevenson: Nous n'étions pas au courant, monsieur.

Monsieur le président, il y a quelque chose que j'aimerais établir bien clairement. Je n'étais pas au courant des positions des témoins avant l'enquête publique. Comment peut-on participer à une enquête publique en posant des questions intelligentes si l'on a pas eu auparavant tous les éléments de preuve disponibles?

M. Comuzzi: Je dois continuer à chercher les éclaircissements sur cette enquête publique: de toute évidence, les préparatifs de l'enquête ont été faits avec soin, et des mémoires ont été présentés. A votre avis, qui a tu des renseignements?

M. Stevenson: Selon moi, ce sont le président et le service des enquêtes qui ont décidé des comparutions. Je n'ai pas été tenu au courant; j'ai tenté d'obtenir le même genre de renseignements dans l'accident de Dryden, mais sans succès, avant qu'il ne fasse l'objet d'une enquête judiciaire. Je voulais prendre connaissance des déclarations des témoins immédiatement pour savoir ce qu'ils voulaient dire par contamination de l'aile. Je n'ai pas réussi.

M. Comuzzi: Cela m'amène à poser d'autres questions, compte tenu de la procédure d'enquête publique à Gander. Le cas de Dryden m'inquiète beaucoup. Vous

[Texte]

situation. You say, Mr. Stevenson, you had taken some preliminary steps on the Dryden crash.

Mr. Stevenson: I requested in the board room, when we got a briefing, to read the witness statements, because some witnesses say the wing was contaminated. I would like to read them all. I would like to know a number of things about the Dryden accident that I raised in the boardroom and was not informed about, prior to its going to a judicial inquiry.

[Traduction]

dites, monsieur Stevenson, avoir pris certaines mesures préliminaires dans le cas de l'écrasement de Dryden.

M. Stevenson: Dans la salle de conférence où nous avons participé à une séance d'information, j'ai demandé de prendre connaissance des déclarations des témoins, puisque certains d'entre eux avaient parlé de contamination de l'aile. Je voudrais toutes les lire. Il y a un certain nombre de renseignements que j'aimerais connaître au sujet de l'accident de Dryden. J'ai fait connaître mes besoins d'information aux membres du bureau, mais je n'ai pas été renseigné avant que le cas de Dryden ne fasse l'objet d'un enquête judiciaire.

• 1300

Mr. Comuzzi: How long did the Canadian Aviation Safety Board have control of that investigation before it was usurped from your control and given to Judge Moshansky?

Mr. Stevenson: Mr. Chairman, I am sorry I do not know the exact answer to that, but I think it might have been something in the order of one to two weeks. It may have been longer; I do not know that. Was it longer? This is the Dryden one.

The Chairman: Yes, I know. And we knew from Gander there were problems—I mean, whether it was two weeks or two months, we knew there were problems.

Mr. Stevenson: Yes, but he was asking me how long it was after Dryden that it was a judicial matter, and I am sorry I do not have that number.

Mr. Comuzzi: That is fine. You said that any time you had to request information, Mr. Stevenson, the information was supplied to you under close scrutiny from the executive director with the director of investigations always present.

Mr. Stevenson: In the boardroom.

Mr. Comuzzi: In the boardroom. Just elaborate on that a little bit.

Mr. Stevenson: When we tried to delve into specific areas, oftentimes the chairman would permit just so many questions. And when the meeting broke and you went over to an investigator and you wanted to ask him something, the executive director would be on his shoulder or the DOI would be on his shoulder. And when the evidence review committee was struck and we wanted to interview the chairman of the flight data recorder, because of the problems already listed by Mr. Filotas, the executive director wrote us a letter stating he did not even know if this was legal that we could talk to this chairman. It is in the records.

Mr. Comuzzi: Okay. And now I will show, Mr. Chairman, why that line of questioning and how it relates to the legislation under question. The present legislation under section 9 says that if you are not satisfied as a board member you can request additional information from the

M. Comuzzi: Pendant combien de temps le Bureau canadien de la sécurité aérienne a-t-il été chargé de cette enquête avant qu'elle ne vous soit retirée et qu'elle soit confiée au juge Moshansky?

M. Stevenson: Monsieur le président, je ne sais pas exactement, peut-être une ou deux semaines, peut-être plus longtemps; je regrette, mais je ne sais pas exactement. Il s'agit de l'enquête sur l'accident de Dryden.

Le président: Oui, je sais. Après l'accident de Gander, nous savions qu'il y avait des problèmes—que ce soit deux semaines ou deux mois, nous savions qu'il y avait des problèmes.

M. Stevenson: Oui, mais il a demandé combien de temps après Dryden cette question a été confiée à un juge. Je regrette, mais je n'ai pas la réponse.

M. Comuzzi: Bien. Vous avez dit que chaque fois que vous avez demandé des renseignements, monsieur Stevenson, ces renseignements vous ont été fournis sous la surveillance étroite du directeur exécutif, le directeur des enquêtes étant toujours présent.

M. Stevenson: Dans la salle de conférence.

M. Comuzzi: Dans la salle de conférence. Pouvez-vous nous en parler davantage?

M. Stevenson: Lorsque nous voulions approfondir certains points précis, souvent le président ne nous permettait de ne poser qu'un certain nombre de questions. A la fin de la réunion, si nous voulions aller voir un enquêteur pour lui poser une question, le directeur exécutif ou le DDE ne le quittait pas d'une semelle. Et lorsque le comité d'examen de la preuve a été mis sur pied et que nous avons voulu interroger le président de l'enregistreur des données de vol, étant donné les problèmes déjà énumérés par M. Filotas, le directeur exécutif nous a envoyé une lettre disant qu'il ne savait même pas s'il était légal que nous parlions à ce président. Nous avons la lettre pour le prouver.

M. Comuzzi: Très bien. Monsieur le président, je vais maintenant expliquer pourquoi j'ai posé ce genre de questions et quel est le rapport avec le présent projet de loi. L'article 9 de la loi actuelle stipule que si un membre du bureau n'est pas satisfait il peut demander des

[Text]

director of investigation. In the new legislation, under clause 10, that is reiterated. Now, obviously it did not work, did it?

Mr. Stevenson: That is right, sir.

Mr. Comuzzi: So that is something we are going to have to address if in two instances it did not work.

Mr. Stevenson: That is correct.

Mr. Comuzzi: It is being proposed in the new legislation, Mr. Chairman, and that was the reason for the questioning. Thank you.

The Chairman: It was very relevant, Mr. Comuzzi.

I want to thank you, Mr. Stevenson, for giving your evidence. It was more direct perhaps than I . . . You were sitting quietly there and you had not given us any paper, but you certainly gave very strong views. I guess just to set the stage for this afternoon, usurping the exercise and discretion of the Chair, is it really a fair inference from the strong evidence given here today from Mr. Bobbitt and Mr. Filotas and yourself, Mr. Stevenson, that the other members of the board were just rubber stamps? I am going to hear from them this afternoon, and you most likely will be here, so—

Mr. Stevenson: I am sure they will have some complimentary things to say about what I am relating to you. But in my view, if you were a rubber stamp you did well: you could take courses, you could go to conventions, and so on. Since we are not rubber stamps, that part has been cut off.

The Chairman: Okay. Well, it is certainly a very good way to conclude this morning's evidence and will set the stage for this afternoon. This committee stands adjourned until 3.30 this afternoon. Thank you for your cooperation.

AFTERNOON SITTING

• 1527

The Chairman: Order.

Mr. Dionne (Miramichi): Mr. Chairman, on a point of order, because of the urgency of the matter, namely the imminent destruction of VIA Rail, I move, seconded by the member for Thunder Bay, that at the earliest possible moment we suspend the hearings on the TAIB and call Mr. de Belleval before the committee to explain why VIA is being decimated.

The Chairman: You have moved a motion on a point of order. That is interesting.

Mr. Dionne: I withdraw the point of order. I simply move.

[Translation]

renseignements supplémentaires au directeur de l'enquête. L'article 10 du nouveau projet de loi répète la même chose. Mais il est évident que cela n'a pas fonctionné, n'est-ce pas?

M. Stevenson: C'est exact, monsieur.

M. Comuzzi: Donc, c'est une chose dont il faudra nous occuper puisque cela n'a pas fonctionné à deux occasions.

M. Stevenson: C'est exact.

M. Comuzzi: On l'a proposé dans le nouveau projet de loi, monsieur le président; c'est pourquoi j'ai posé ces questions. Merci.

Le président: Vos questions étaient très pertinentes, monsieur Comuzzi.

Je tiens à vous remercier de votre témoignage, monsieur Stevenson. Il était plus direct peut-être que je . . . Vous étiez assis là bien silencieusement et vous ne nous avez pas fait d'exposé, mais vous nous avez fait part de votre point de vue de façon certainement non équivoque. En prévision de cet après-midi, devons-nous comprendre d'après le témoignage que nous ont donné aujourd'hui M. Bobbitt, M. Filotas et vous-mêmes, monsieur Stevenson, que les autres membres du bureau n'étaient que des *béni-oui-oui*? Nous allons les entendre cet après-midi, et vous serez sans doute ici, alors. . .

M. Stevenson: Je suis certain qu'ils auront des choses à ajouter au sujet de ce que je vous ai dit. Mais à mon avis si un membre du bureau est un *béni-oui-oui*, tout va bien pour lui: il peut suivre des cours, il peut se rendre à des congrès, etc. Comme nous ne sommes pas des *béni-oui-oui*, nous n'avons pas droit à ce genre de chose.

Le président: Très bien. C'est certainement une très bonne façon de conclure la séance de ce matin et de préparer celle de cet après-midi. La séance est levée jusqu'à 15h30 cet après-midi. Je vous remercie de votre collaboration.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte.

M. Dionne (Miramichi): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Étant donné l'urgence de la situation, notamment la destruction éminente de VIA Rail, je propose, appuyé par le député de Thunder Bay, que nous suspendions le plus tôt possible les audiences sur le BEAT et que nous invitions M. De Belleval à comparaître devant le Comité afin qu'il explique pourquoi on est en train de décimer VIA Rail.

Le président: Vous avez proposé une motion en invoquant le Règlement. C'est intéressant.

M. Dionne: Je retire le rappel au Règlement. Je propose tout simplement la motion.

[Texte]

The Chairman: I must say, Mr. Dionne, I have a way to knock it down, but I understand what you are doing.

• 1530

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I have no problem supporting it at all. It has the same intent as what I raised this morning—a bit more firm perhaps. Although we normally like to do these things through the steering committee, because of our workload we have not been able to have one, so perhaps this is the best way to expedite it. Remember, though, that Mr. de Belleval is no longer involved with VIA Rail, and that by itself may be limiting. We may want, as a committee, to call Mr. Lawless, who is now head honcho of VIA Rail, to find out what the board decided this morning on how to implement the government's decisions.

The Chairman: Mr. Angus, I thank you for those remarks, because Mr. Dionne was a little late this morning when this matter was brought up—not in the form of a motion, but in a very firm request that the Chair said would be considered at a steering committee meeting. Quite frankly, Mr. Angus, I know what you are doing, and I understand your point, and I am not negative to the idea. The thing is, you have a question of Mr. de Belleval or Mr. Lawless and we are going to be hearing VIA Rail under the bill anyway. But we are open for discussion, and I do not want to waste too much time on it. We have the TAIB, and I must say I would almost do a quid pro quo if we could get over all the witnesses here today.

The Chairman: Mr. Dionne, you have moved your motion. I would have recognized you in any event because you are a good member and have a very good history. You and I both know, having been in the chair, that you can pervert or prostitute any procedural rule unless you have goodwill and some co-operation, and I would have hoped that you would have spoken to me, and I would not even have had a discussion. I do not know. We could have done the groundwork on it, because I am not negative to the idea and I think it is interesting. I do not want other members to have a long debate on it, but if it had been a more contentious matter in terms of interest in the transport committee then obviously members could talk and we could have a great debate and then put the thing to a vote.

Mr. Dionne: I want to speak on what you have just said, but I will listen to Mr. Malone first.

The Chairman: I understand when you are going to ambush the Chair, when we get into real matters of

[Traduction]

Le président: Je dois dire, monsieur Dionne, que je pourrais rejeter votre motion, mais je comprends ce que vous faites.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je n'ai aucune difficulté à l'appuyer. L'intention est la même que celle de ce matin—un peu plus ferme peut-être. Bien que nous aimions habituellement adopter ce genre de motion au cours d'une réunion du comité directeur, étant donné notre charge de travail le comité directeur n'a pas été en mesure de se réunir, de sorte que c'est peut-être la meilleure façon de régler la question. N'oubliez pas cependant que M. de Belleval n'est plus à VIA Rail et qu'en soi, cela pourra nous limiter. Notre comité voudra peut-être inviter M. Lawless, le nouveau chef de VIA Rail à comparaître, pour savoir ce que le conseil a décidé ce matin sur la façon de mettre en oeuvre les décisions du gouvernement.

Le président: Monsieur Angus, je vous remercie de ces commentaires parce que M. Dionne était un peu en retard ce matin lorsque cette question a été soulevée—non pas sous forme d'une motion, mais sous forme d'une demande très ferme que le président a dit qu'il allait examiner lors d'une réunion du comité directeur. Franchement, monsieur Angus, je sais ce que vous faites, je comprends ce que vous voulez dire et je ne suis pas contre cette idée. Mais vous parlez de M. de Belleval ou de M. Lawless et nous devons de toute façon faire comparaître VIA Rail dans le cadre de l'étude du présent projet de loi. Nous sommes prêts à en discuter, mais je ne voudrais pas passer trop de temps là-dessus. Nous avons le BEAT ici aujourd'hui, et je dois dire que je serais presque prêt à faire un échange si nous pouvions terminer avec tous les témoins que nous avons ici aujourd'hui.

Le président: Monsieur Dionne, vous avez proposé votre motion. Je vous aurais donné la parole de toute façon parce que vous êtes un bon député et que vous avez un bon dossier. Vous savez comme moi, puisque vous avez déjà été président, qu'il est possible de pervertir ou de prostituer n'importe quelle règle de procédure à moins de faire preuve de bonne volonté et de collaboration, et j'aurais espéré que vous veniez m'en parler, et je n'aurais même pas argumenté. Je ne sais pas. Nous aurions pu préparer le terrain, car je ne suis pas contre l'idée et je pense que c'est intéressant. Je ne veux pas que les autres députés aient un long débat sur la question, mais s'il s'était agi d'une question d'avantage controversée pour ce qui est de l'intérêt du Comité des transports, alors évidemment les députés auraient pu en discuter, et nous aurions eu un long débat avant de mettre la motion aux voix.

M. Dionne: Je voudrais répondre à ce que vous venez de dire, mais je vais d'abord écouter M. Malone.

Le président: Je comprends que vous voulez tendre une embuscade au président lorsqu'il s'agit d'une question

[Text]

controversy; and this is of course a controversial issue in the public domain. That is why I understand the motion.

Mr. Malone (Crowfoot): I hesitate to comment only because I believe that the duties we have ahead of us yet this afternoon are going to take every moment we have and I am almost doubtful that we will have enough time this afternoon to conclude in a satisfactory way the hearings we are into at this moment.

I am not totally opposed to the suggestion Mr. Dionne has put forward, but I do argue with the specific wording he has put before the committee. When he says "the earliest possible moment", that really means some time next week, because that would be the earliest possible moment.

This is an announcement that came yesterday. I do not think there is any particular reason why we as a committee have to get into this question next week. I also am doubtful if a person is no longer the president and responsible for and the spokesman for VIA Rail that this is the person we would necessarily call to this committee as a witness. We would call the person who is responsible.

But if Mr. Dionne could change his motion to "at some date soon", and not "the earliest possible moment", then I could give it consideration. But otherwise I would have great difficulty with that motion because it sets aside, in the spirit of what has been a very interesting debate before this committee, a divergent that I do not believe was there by intent; but we are onto a process right now where we should continue that thought process through to its conclusion and then distract ourselves with other major issues. There will be lots of those that will come on any issue we are dealing with in transport, and only the most severe emergency should distract us from what we are on at the moment.

• 1535

Mr. Angus: I wonder if I could offer a friendly amendment to Mr. Dionne's motion—that we not make any reference to an individual; that we make a decision as a committee that we seize ourselves of the matter of VIA Rail and do the normal process of coming up with a whole list of individuals, to whatever extent we want, to be called on that matter.

Secondly, we have to be careful. There is an emergency because of the concern out there, but we have to recognize that Mr. Lawless met with his board of directors and staff for the first time this morning. While we could get an historical point of view from Mr. de Belleval fairly soon, Mr. Lawless may not be in a position in a day or two to give us the kind of answers that we want, which will in turn help shape to what extent we want to involve ourselves as a committee.

[Translation]

vraiment controversée; il s'agit évidemment d'une question qui soulève beaucoup de controverses dans le domaine public. C'est pourquoi je comprends la motion.

M. Malone (Crowfoot): J'hésite à faire des commentaires simplement parce que je crois que le travail que nous avons devant nous cet après-midi prendra tout notre temps, et je doute fort que nous ayons suffisamment de temps cet après-midi pour conclure de façon satisfaisante les audiences que nous avons entreprises.

Je ne suis pas tout à fait contre ce que propose M. Dionne, mais je ne suis pas d'accord avec le libellé qu'il propose au Comité. Lorsqu'il dit «le plus tôt possible», en réalité cela signifie quelque temps la semaine prochaine, car ce serait effectivement le plus tôt possible.

Cette annonce a été faite hier. Je ne pense pas qu'il y ait une raison particulière pour laquelle notre comité devrait se pencher sur cette question la semaine prochaine. En outre, si une personne n'est plus présidente, responsable et porte-parole de VIA Rail, je doute fort que ce soit nécessairement cette personne que notre comité devrait inviter à comparaître. Nous devrions inviter la personne qui est responsable.

Mais si M. Dionne pouvait changer sa motion et remplacer l'expression «le plus tôt possible» par «à une date qui n'est pas trop éloignée», alors je pourrais l'examiner. Sinon, cette motion me pose des problèmes, car il faut mettre de côté un débat qui est extrêmement intéressant pour notre comité, bien que je ne pense pas que l'intention ait été de nous en détourner; mais nous avons entrepris un processus, et je crois qu'il faudrait le terminer avant de passer à d'autres questions importantes. De nombreuses questions de ce genre dans le domaine des transports seront portées à notre attention, et seules les plus urgentes devraient nous distraire de ce que nous faisons en ce moment.

M. Angus: Je me demande si je pourrais offrir amicalement un amendement à la motion de M. Dionne afin que nous ne nommions personne en particulier; que nous décidions en tant que comité de nous pencher sur l'affaire VIA Rail et que nous suivions la procédure habituelle nous permettant de dresser une liste de personnes que nous voulons convoquer à propos de cette affaire.

Deuxièmement, nous devons être prudents. Il y a urgence à cause de l'inquiétude que cela soulève, mais nous devons reconnaître que M. Lawless a rencontré son conseil d'administration et ses collaborateurs pour la première fois ce matin. Nous pourrions obtenir assez rapidement de M. de Belleval qu'il nous donne son point de vue et qu'il nous fasse un rappel chronologique des faits, mais M. Lawless ne sera peut-être pas en mesure dans un jour ou deux de nous donner le genre de réponses que nous voulons entendre, réponses qui

[Texte]

I am guessing that they did not make a decision this morning on how the railroad is going to look like or what it is going to look like in four years. They are probably looking for reports from staff and what have you, and we may be looking for some kind of balance in terms of time. Anyway, those are my comments.

The Chairman: Mr. Dionne, certainly the thought from the Chair this morning was to take up your suggestion with the steering committee, but if it was acted upon today, or at the earliest opportunity, whatever that means, it was premature until we find out just whom we should call. And anyway we are seized of the matter with the VIA Rail report.

Mr. Dionne: To begin with, Mr. Chairman, I would sincerely apologize for springing this on you—

The Chairman: You certainly did.

Mr. Dionne: —but it was an emergency thing, in my opinion, contrary to what Mr. Malone has said. I specifically name Mr. de Belleval because he is the man who knows the most about where VIA is now and where VIA was planning to go.

Furthermore, Mr. Lawless himself is not totally ignorant of railroading and I have no objection to his being called either, or any official from VIA Rail. We can call them all if that is the wish of the committee. But if we wait until we have completed the hearings on this bill, God only knows where VIA Rail will be at that time. We do not know and I think we have a right know.

Mr. Malone: Just so Mr. Dionne knows what I was intending to say, whether I said it specifically enough or not, it would not be my intent that we set the issue aside until this bill has been completed. It is my intent that we set it aside until this theme we are on at the present time has been heard. I think it would be inappropriate for us to break in sort of mid stream on this theme with this set of witnesses and I am not convinced we will finish today.

The Chairman: Colleagues, I have heard enough at the moment and I want to throw out something that was already a problem. I am just thinking ahead without looking at my own calendar.

You are right. There is no suggestion of having this set-over because of the topicality and or the seriousness of the issue. I must say I have some more admiration for Mr. de Belleval, who has appeared before this committee in two

[Traduction]

contribueront à déterminer dans quelle mesure notre comité veut se plonger dans l'étude de ce dossier.

Cela m'étonnerait que les responsables de VIA Rail aient décidé, dès ce matin, où en sera exactement la compagnie dans quatre ans. Ils attendent probablement des rapports de leurs collaborateurs etc. et nous devrions donc peut-être faire la part des choses pour ce qui est de l'échéancier. En tout cas, c'est ainsi que je vois les choses.

Le président: Monsieur Dionne, chose certaine, l'intention de la présidence ce matin était de présenter votre suggestion au comité directeur, mais si l'on devait y donner suite aujourd'hui, ou à la première occasion, quelque soit le sens précis de cette expression, ce serait prématuré de le faire tant que nous ne saurons pas exactement qui convoquer. Et puis, de toute façon, nous sommes saisis de l'affaire par le biais du rapport de VIA Rail.

M. Dionne: Pour commencer, monsieur le président, je m'excuse sincèrement de vous avoir pris par surprise avec cette affaire. . .

Le président: Vous pouvez le dire.

M. Dionne: . . . mais il s'agissait bel et bien d'une urgence, à mon opinion, contrairement à ce qu'en a dit M. Malone. J'ai désigné nommément M. de Belleval parce que c'est lui qui connaît le mieux le dossier; il sait où en est VIA Rail à l'heure actuelle et quelle orientation la compagnie entendait prendre à l'avenir.

En outre, M. Lawless lui-même n'est pas totalement ignorant en matière de chemins de fer et je n'ai pas d'objection à ce qu'on le convoque, lui ou tout autre représentant de VIA Rail. Nous pouvons les convoquer tous si tel est le désir du comité. Mais si nous attendons d'avoir terminé les audiences sur le projet de loi à l'étude, Dieu seul sait où en sera VIA Rail à ce moment là. Nous ne le savons pas et je crois que nous avons le droit de le savoir.

M. Malone: Je voudrais faire une mise au point à l'intention de M. Dionne au sujet de ce que je voulais dire. Peut-être que je ne l'ai pas dit assez clairement, mais je ne proposais nullement que nous mettions l'affaire en suspens jusqu'à ce que nous en ayons terminé avec ce projet de loi. Mon intention est que nous la mettions de côté jusqu'à ce que nous ayons tout entendu sur la question discutée en ce moment. Je crois qu'il serait peu judicieux d'interrompre nos travaux à mi-parcours, si l'on peut dire, avant d'en avoir terminé avec cette série de témoins, et je ne suis pas convaincu que nous puissions en terminer aujourd'hui.

Le président: Chers collègues, j'en ai assez entendu pour le moment et je voudrais aborder un point qui faisait déjà problème. Je réfléchis tout haut en ce moment, sans consulter mon propre calendrier.

Vous avez raison. Il n'est nullement question d'écarter ce dossier, étant donné l'actualité et la gravité de l'affaire. Je dois dire que j'ai un peu plus d'admiration pour M. de Belleval, qui a comparu devant notre comité à deux titres

[Text]

capacities, for having taken the stand he did than perhaps I had when he appeared before us as a witness. But that is just *ex cathedra*, *obiter dicta*, from the Chair.

I wonder if we could not accommodate all members next Wednesday night. Tuesday night is caucus night. I was going to suggest let us call Mr. de Belleval and hear his story upfront and direct, on why he did resign. I think that is relevant. We are going to reach Mr. Lawless and others eventually, although not necessarily that far away. You want to hear from de Belleval. He is the story of the moment, a valid story.

Tuesday night is caucus night as I understand it around here, and we are trying to avoid meetings on Tuesday nights. I do not know if that applies to the loyal opposition and the NDP, but it certainly applies to the government side. Wednesday would be a good night. This is a special thing to have for a night sitting. We are here Wednesdays after caucus. This coming Wednesday—it may sound prosaic to the public—is Adventure in Citizenship night. Members have young students from across the country—I have three—who come to dinner. It is a high note in their week here. That is my little difficulty with Wednesday.

• 1540

Personally, I do not have any difficulty with Tuesday night, but most members on the government side have caucuses—the Quebec caucus, the Ontario caucus. That is the type of thing I am trying to fit in here. I would say Monday night, but I am not going to be here Monday night; that is my problem too.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I suggest that we hear these witnesses and that as soon as we are through with these witnesses we go right into. . .

Mr. Dionne: I will go along with that, Mr. Chairman. We will meet after we finish our hearings here this evening.

The Chairman: The one problem is that this room is dedicated for the liaison committee. At 5.30 p.m. the liaison committee, composed of all chairpersons of committees, including five opposition chairpersons, is going to have its organizational meeting.

Mr. Angus: Mr. Chairman, while we are hearing these witnesses, perhaps one of the staff could try to get in touch with Mr. de Belleval and see when he might be available.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden: And Mr. Lawless, and the minister.

[Translation]

différents, à cause de la position qu'il a prise, que je n'en avais peut-être au moment où il est venu ici comme témoin. Mais il s'agit là seulement d'une remarque faite *ex cathedra*, d'une observation personnelle de la présidence.

Je me demande si nous ne pourrions pas nous réunir mercredi soir prochain, ce qui permettrait à tous les députés d'être présents. La soirée du mardi est consacrée au caucus. J'allais proposer de convoquer M. de Belleval et de l'inviter à nous dire sans détour pourquoi il a démissionné. Je crois que c'est pertinent. Nous allons communiquer avec M. Lawless et d'autres plus tard, mais ce ne sera pas nécessairement à une date très éloignée. Vous voulez entendre M. de Belleval. C'est lui qui fait les manchettes en ce moment et c'est une affaire qu'il vaut la peine d'examiner.

La soirée du mardi est consacrée au caucus et, si je comprends bien, nous essayons d'éviter de nous réunir en comité le mardi soir. J'ignore si cela s'applique à la loyale opposition et au NPD, mais chose certaine, cela s'applique aux députés ministériels. Le mercredi soir pourrait être le moment approprié. Il s'agit d'une affaire assez spéciale qui conviendrait bien à une séance du soir. Nous sommes ici le mercredi après les caucus. Mercredi prochain, c'est la soirée du patriotisme vécu, ce qui peut sembler banal pour le public. Les députés reçoivent à dîner de jeunes étudiants venant de partout au Canada; personnellement, j'en reçois trois. C'est l'un des faits saillants de la semaine qu'ils passent ici. Voilà pourquoi mercredi prochain me pose un petit problème.

Personnellement, une séance de comité ne me gênerait pas le mardi soir, mais la plupart des députés ministériels ont des caucus, notamment le caucus du Québec et le caucus de l'Ontario. Voilà le casse-tête que j'essaie de résoudre. Je proposerais bien lundi soir, mais je ne serai pas ici lundi soir prochain, ce qui me pose une autre difficulté.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je propose que nous entendions ces témoins et que dès que nous en aurons fini avec eux, nous passions directement. . .

M. Dionne: Je suis d'accord avec cela, monsieur le président. Nous nous réunirons quand nous aurons fini d'entendre les témoignages ce soir.

Le président: Le problème est que cette salle est réservée au comité de liaison. À 17h30, le comité de liaison, formé de tous les présidents de comités, y compris cinq députés d'opposition, va tenir sa séance d'organisation.

M. Angus: Monsieur le président, pendant que nous entendons ces témoins, un membre du personnel du comité pourrait peut-être tenter de communiquer avec M. de Belleval pour voir quand il serait disponible.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Et aussi avec M. Lawless et avec le ministre.

[Texte]

The Chairman: The motion was just for the one person. We are going to hear the others.

Colleagues, we will come back to that at the conclusion of the hearing of the witnesses this afternoon. They have been very patient. They have been sitting here throughout the hearings and I understand three or four wish to give evidence. I understand the individual who wishes to give evidence, and from whom members have received a memo, is Mr. Pultz.

You have been here and you know what has been going on. You knew what was going on before we ever heard the evidence. We have your report. Mr. Pultz, perhaps you could lead into your assessment of the experience of the Civil Aviation Safety Board and its problems, and whether in your experience Bill C-2 is going to continue those problems or will help resolve them. I know members will want to question you on some of the things that were said here this morning.

Mr. Bruce Pultz (Member, Canadian Aviation Safety Board): I have been flying for 35 years. I learned to fly while going to high school. I then joined the air force and got out in 1960. I have been in the aviation business one way or the other ever since, from flying schools to aviation textbooks, building a company that produced and marketed them across the country.

I was appointed to the Safety Board about three and a half years ago.

• 1545

Mr. William MacEachern (Member, Canadian Aviation Safety Board): Mr. Chairman, committee members, I came to the CASB in 1984. I have degrees, diplomas and courses from St. Francis Xavier University, the University of Western Ontario and the University of Southern California. I am neither a pilot nor the son of a pilot. At various times I have been a reporter—or a journalist, as they are now called—a hard rock miner, a fisherman, a restaurateur, a public servant and a politician, but mostly I have been a journalist.

Mr. Frank Thurston, O.C. (Member, Canadian Aviation Safety Board): I received my education in physics and mathematics at the University of London England and I have spent 10 years at the National Physical Laboratory in the Engineering Division, largely on matters of supersonic aerodynamics which in those days was something quite new. I have been at the National Research Council for 32 years, and for 20 of those years I have been director of the national aeronautical establishment. I am not a pilot, but I have had quite a lot of experience in research and development in matters relating to aviation.

[Traduction]

Le président: La motion ne mentionnait qu'une seule personne. Nous allons entendre les autres.

Cher collègues, nous y reviendrons quand nous aurons terminé d'entendre les témoins cet après-midi. Ils ont été très patients. Ils attendent ici depuis le début de la séance et je crois savoir que trois ou quatre d'entre eux veulent témoigner. Je crois que c'est M. Pultz qui désire prendre la parole et qui a remis un mémoire aux membres du comité.

Vous êtes présents depuis le début et vous savez ce qui se passe. Vous saviez ce qui se passe avant même que nous n'entendions l'exposé des faits. Nous avons en main votre rapport. Monsieur Pultz, vous pourriez peut-être enchaîner avec votre évaluation de l'expérience et des problèmes du Bureau canadien de la sécurité aérienne et nous dire si, d'après vous, le projet de loi C-2 va perpétuer ses problèmes ou bien va aider à les résoudre. Je sais que des députés voudront vous interroger sur certains des points qui ont été soulevés ici ce matin.

M. Bruce Pultz (membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne): Je suis pilote depuis 35 ans j'ai appris à piloter dès l'école secondaire. Ensuite, je suis entré dans l'aviation royale dont je me suis retiré en 1960. Depuis, j'ai constamment travaillé dans le secteur de l'aviation d'une façon ou d'une autre, d'abord dans des écoles de pilotage, et ensuite dans une entreprise que j'ai lancée et qui s'occupe de mettre au point et de commercialiser partout au Canada des manuels aéronautiques.

J'ai été nommé au Bureau de la sécurité aérienne il y a environ trois ans et demi.

M. William MacEachern (membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne): Monsieur le président, membres du comité, je suis entré au Bureau en 1984. J'ai étudié aux universités St. Francis Xavier, Western Ontario et Southern California, et j'ai obtenu des diplômes de ces diverses maisons d'enseignement. Je ne suis pas pilote et ne suis pas non plus le fils d'un pilote. À diverses époques, j'ai été journaliste—je travaillais dans les médias, comme on dit maintenant—mineur de fond, pêcheur, restaurateur, fonctionnaire et politicien, mais j'ai surtout été journaliste.

M. Frank Thurston, O.C. (membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne): J'ai étudié la physique et les mathématiques à l'Université de Londres, en Angleterre, et j'ai passé 10 ans au Laboratoire national de physique, à la division du génie, et mes travaux portaient principalement sur l'aérodynamique supersonique, ce qui était un champ d'étude tout à fait neuf à l'époque. J'ai travaillé au Conseil national de recherches pendant 32 ans, dont 20 ans à titre de directeur de l'établissement aéronautique national. Je ne suis pas pilote, mais j'ai accumulé énormément d'expérience dans la recherche et le développement dans des domaines en rapport avec l'aviation.

[Text]

M. Arthur Portelance (membre du Bureau canadien de la sécurité aérienne): J'ai fait des études primaires et secondaires uniquement, à Montréal. Avant d'être en politique, j'ai été représentant des ventes dans le domaine du textile. Je me suis présenté aux élections fédérales et j'ai eu l'honneur d'être élu en 1968 et réélu en 1972, 1974, 1979 et 1980, ce qui m'a donné 16 ans. Comme vous, j'ai fait partie de plusieurs comités de la Chambre, en particulier celui des Transports. Je crois que l'expérience que j'ai acquise ici m'a aidé énormément. Le travail en équipe avec les membres du présent Bureau m'a permis d'accomplir ma tâche. Je suis disposé à répondre à vos questions.

Mr. Benjamin: I have a point of order. Mr. Portelance was a member of the class of 1968, noted for the high calibre of people who joined that class. I wish Mr. Portelance was still a member of our Parliament. What happened to him. . . maybe the rest of us can preach for a call.

The Chairman: Mr. Benjamin, I kind of thought you might intervene after Mr. Portelance gave his brief introduction. I appreciate seeing him back, because we did work on different sides of the row in this very room over the years. It was the class of 1965 that had the three wise men, did it not?

Mr. Benjamin: Yes, and they are all losers.

The Chairman: I was going to say that I thought every class needed wise men. Anyway, it is nice to see you all here. I must say, it is a delightful blend of generalists, and some specialists too in certain modes. —Mr. Pultz.

Mr. Pultz: This is the document we have all agreed to. It rather clearly sets the other side of the coin.

We believe the Canadian Aviation Safety Board Act is a good model upon which to base the new multi-modal legislation. Under the existing act some 170 recommendations have been made to the Minister of Transport, and over 200 safety advisers have been sent to the Safety Programs Branch of Transport Canada, the overwhelming majority of which have been accepted. They have made a significant contribution to the advancement of aviation safety.

We note that Bill C-2 clarifies the duties and powers of the chairman, the board members and the directors of investigations. We believe the changes made are sufficient to enable the new board to operate without legitimate disagreement as to the division of power.

Recent public concern about aviation safety has been heightened by the media attention focused on certain members of the board. These are the members who chose to dissent on portions of the report of the Arrow Air

[Translation]

Mr. Arthur Portelance (Member, Canadian Aviation Safety Board): I have studied only up to the high school level in Montreal. Before going into politics, I was a salesman in the area of textiles. I ran at the federal election and had the honour of being elected in 1968 and re-elected in 1972, 1974, 1979 and 1980, for a total of 16 years. I have been a member of several committees of the House, as you are, particularly the transport committee. I believe that the experience I have gained here has helped me tremendously. By working as a team with other members of this board, I have been able to carry out my duties. I am prepared to answer your questions.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. M. Portelance fait partie de la promotion de 1968 qui est remarquable par la qualité très élevée des gens qui en font partie. Je déplore que M. Portelance ne fasse plus partie de notre Parlement. Quant à ce qui lui est arrivé. . . peut-être que nous qui restons pourrions prier et espérer être touchés par la grâce.

Le président: Monsieur Benjamin, je pensais bien que vous interviendriez après que M. Portelance se soit brièvement présenté. Je suis content de le revoir, car nous avons travaillé ensemble au fil des années dans cette même salle, bien que dans des camps différents. Les trois colombes faisaient partie de la promotion de 1965, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Oui, et ce sont tous des perdants.

Le président: J'allais dire qu'il faut qu'il y ait dans chaque promotion des hommes de cette envergure. Quoi qu'il en soit, il est agréable de vous revoir tous ici. Je dois dire que nous avons en face de nous un magnifique assemblage de généralistes et de spécialistes dans certains domaines. Monsieur Pultz.

M. Pultz: Ceci est le document auquel nous avons tous donné notre accord. On y expose assez clairement l'autre côté de la médaille.

Nous croyons que la Loi sur le Bureau canadien sur la sécurité aérienne est un excellent modèle sur lequel on devrait se fonder pour établir la nouvelle mesure instituant l'organisme multimodal. Aux termes de la loi actuelle, quelque 170 recommandations ont été faites au ministre des Transports et plus de 200 conseillers en sécurité ont été envoyés à la direction des programmes de sécurité de Transports Canada, dont l'immense majorité ont été acceptés. Ils ont contribué de façon notable à la promotion de la sécurité aérienne.

Nous remarquons que le projet de loi C-2 précise les pouvoirs et les responsabilités du président, des membres du Bureau et des directeurs des enquêtes. Nous croyons que les changements apportés suffiront à permettre au nouveau bureau de fonctionner sans qu'il y ait de désaccord légitime quant à la répartition des pouvoirs.

Les récentes inquiétudes du public au sujet de la sécurité aérienne ont été attisées par l'attention que les médias ont concentrée sur certains membres du Bureau. Il s'agit des membres qui ont choisi d'exprimer leur

[Texte]

DC-8 accident in Gander. Dissent by some members of the board on a specific subject is neither unusual nor necessarily a bad thing, but the nature of the dissent to which this board has been exposed has been so shrill and destructive that it goes way beyond a rational disagreement on the technical merit of a particular accident report.

• 1550

Mr. Chairman and members of the committee, the Canadian Aviation Safety Board has primarily had a people problem. The passage of Bill C-2 will not by itself remove the problem. That will depend in the final analysis on the character and calibre of the members. But the bill should go a long way towards setting a smoother course for the new board.

We would be pleased to answer any questions either collectively or individually that the committee may have.

Mr. Benjamin: Would you care to highlight this document?

Mr. Pultz: Which one is that, sir?

Mr. Benjamin: The one that says "Suggested Modifications by Bruce Pultz".

Mr. Angus: It is a five-page document.

Mr. Benjamin: Highlight what you think the most important items are, Mr. Pultz.

Mr. Pultz: To me the most important item is the very last one, the board appointments.

The Chairman: Are you saying that the word "safety" should be there?

Mr. Pultz: Yes. I think there would be benefit.

Mr. Chairman, before we get down to a breakdown of this, it might be appropriate for each of us to respond to something that was said this morning, or earlier. Would that be appropriate? We each have kept some notes and have certain cases we take exception with.

The Chairman: It might save a lot of individual questioning. We are all grown people here, and we all know that there are two sides to this issue. So let us continue that way and then we will get into the detail of your submission.

Mr. MacEachern: Thank you, Mr. Chairman, members of the committee. I have already tabled a submission with you that gives my views on Bill C-2 and touches on some of my feelings about the problems the board has been faced with.

I had intended simply to join my colleagues here at the table today and just be available to answer some of your questions, but in view of what transpired this morning

[Traduction]

dissidence à l'égard de certaines parties du rapport sur l'accident du DC-8 de la compagnie Arrow Air à Gander. La dissidence de la part de certains membres du Bureau sur une question précise n'est pas inhabituelle et n'est pas nécessairement mauvaise, mais le Bureau a été exposé à une dissidence exacerbée et destructive qui va beaucoup plus loin qu'un désaccord rationnel quant au mérite technique d'un rapport d'accident en particulier.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a eu principalement un problème de nature humaine. L'adoption du projet de loi C-2 ne résoudra pas par lui-même ce problème. En dernière analyse cela dépendra du caractère, et de la compétence de ses membres. Mais il est par ailleurs certain que cette nouvelle loi devrait applanir les difficultés auxquelles le nouvel organisme aura à faire face.

Nous serons heureux de répondre, collectivement ou individuellement, aux questions du comité.

M. Benjamin: Pourriez-vous résumer ce document?

M. Pultz: Duquel parlez-vous?

M. Benjamin: De celui qui s'intitule «Suggested Modifications by Bruce Pultz» (Propositions de modifications de Bruce Pultz).

M. Angus: C'est un document de cinq pages.

M. Benjamin: Dites-nous ce qui vous paraît en être le plus important.

M. Pultz: Ce qui est le plus important à mon avis, c'est le dernier paragraphe concernant les nominations.

Le président: Pensez-vous que le terme «sécurité» devrait y figurer?

M. Pultz: Oui. Ce serait certainement préférable.

Monsieur le président, avant que nous ne passions aux détails de ce document, il serait peut-être bon que chacun d'entre nous réponde à ce qui a été dit ce matin, ou en d'autres occasions. Serait-ce possible? Nous avons conservé quelques notes, et dans certains cas nous ne sommes absolument pas d'accord.

Le président: Effectivement cela pourrait alléger les questions. Nous sommes de grands garçons, nous savons très bien qu'il y a deux avis sur cette question. Allons-y, si vous voulez, et nous passerons ensuite aux détails de votre mémoire.

M. MacEachern: Merci, monsieur le président, et messieurs les membres du comité. J'ai moi-même déjà déposé un mémoire sur le projet de loi C-2, où je vous fais part, en même temps, de ce que je pense des problèmes que le Bureau a pu avoir.

A l'origine j'avais simplement l'intention de me joindre à mes collègues autour de cette table, pour simplement répondre aux questions qui pourraient être

[Text]

and what has been put on the record of this committee, I would like to add, with your indulgence, to that submission and deal directly with a number of the points that have been raised.

I want to tell you first of all that the board you heard about this morning is not the board I have been a member of for the past four years and some. The chairmen I have been serving with and under during those years, I assure you, are not the ogres and the dictators you have heard about. The investigators and the administrative staff I have known and dealt with in the years I have been on the board are not the ones you have been hearing about. I want to tell you with all the conviction at my command that those people are thoroughly honest, competent professionals whose only concern is the advancement of aviation safety.

In my experience they are men and women whose only objective is to properly investigate in accordance with internationally recognized standards and to produce reports that are full and fair for the board's consideration. I can assure you that if we as board members feel they do not meet that criteria, they go back to be reinvestigated, reviewed, reworked until all the avenues we want to see explored have been explored and all the questions to which answers are possible are in fact answered.

I assure you there is no Turkish-Mongolian conspiracy to subvert the truth or to make our skies unsafe or to withhold evidence or to mislead. If you had been in the House back in the years of John Blackmore, you might have heard a few digressions about that. But there has been no conspiracy to withhold evidence or to doctor facts or to do anything other than to carry out the wishes of the board majority to the extent that is humanly, physically, and technically possible.

• 1555

Of course there have been problems. We have had difficulties. We were a new board. We were feeling our way. There were times when we felt there was information we should have had that we did not have, that somehow slipped through the cracks, that we did not get, that we were not thoroughly briefed. But I have never at any time in my years on the board ever felt that those things happened by design, by default. There was no conspiracy. There were the best of intentions.

When you have investigations, particularly large ones, with so much data and information to be made available, a judgment call has to be made as to how much you give

[Translation]

posées, mais étant donné ce qui s'est dit ce matin, et figure d'ailleurs au compte rendu du comité, j'ai un certain nombre de choses à ajouter, avec votre permission, et je traiterai directement de certains de ces points qui ont été abordés.

J'aimerais tout d'abord vous dire que le Bureau que l'on vous a décrit ce matin n'est absolument pas celui auquel j'ai eu l'impression de participer au cours des quatre et quelques dernières années. Les présidents que j'ai eu l'honneur de servir pendant ces années, je puis vous l'assurer, n'étaient en rien les ogres et dictateurs que l'on vous a décrits. Les enquêteurs et le personnel administratif avec lequel j'ai travaillé pendant ces mêmes années, ne correspondent pas non plus à la description qu'il vous en a été donnée. Je tiens à vous le dire avec toute la conviction dont je suis capable, toutes ces personnes sont parfaitement honnêtes, compétentes sur le plan professionnel, et leur seul souci est la défense de la sécurité aérienne.

J'ai donc eu affaire à des hommes et des femmes dont le seul objectif est effectivement d'enquêter conformément aux normes internationales reconnues, pour pouvoir ensuite présenter au Bureau des rapports parfaitement complets et honnêtes. Je puis vous assurer qu'à la moindre hésitation des membres du Bureau, les recherches peuvent être reprises, révisées et réévaluées, jusqu'à ce que nous ayons le sentiment que toutes les possibilités ont été envisagées et que toutes les questions auxquelles il est possible de répondre ont trouvé une réponse.

Il n'y a jamais eu je ne sais quelle cabale ou conspiration destinées à déformer la vérité, à manipuler les preuves ou mal informer qui que ce soit, et à rendre les transports aériens dangereux. Si vous aviez été à la Chambre à l'époque de John Blackmore, vous auriez pu en entendre parler. Mais il n'y a eu aucun complot, jamais les preuves ont été escamotées, rien n'a été truqué, et les désirs de la majorité du Bureau ont été exécutés, dans la mesure où c'était humainement, physiquement et techniquement possible.

Il y a eu bien évidemment certaines difficultés et problèmes. Nous étions un nouveau bureau, et nous cherchions notre voie. Parfois nous avons eu le sentiment que telle ou telle information nous aurait été utile que nous n'avions pas, que quelque chose nous avait échappé, ou que nous n'avions pas été pleinement et complètement informés. Mais je n'ai jamais eu le sentiment, au cours de toutes ces années, qu'il y ait eu, à quelque moment que ce soit, intention délibérée de tromper, et si parfois l'information a manqué, c'était sans intention. Il n'y a jamais eu de conspiration. L'honnêteté des uns et des autres est absolument hors de question.

Lorsque l'on ouvre une enquête, surtout s'il s'agit d'une enquête d'envergure, où les chiffres et les informations sont complexes et nombreux, il arrive

[Texte]

to board members and there was never any intent or any design to keep that information from us.

We worked our way through those problems, in my view. I think we had come to a point where we had ironed out most of those difficulties and had worked out an accommodation which respects both the mandate given to board members and the mandate given to investigative staff. There is a little bit in my submission about that.

That division between the investigative staff and the members—i.e., the tribunal—was not slipped into the act. It was intentional. Mr. Justice Dubin recommended that there be a body such as ours that would be at arm's length from the government, from the departments, that would be independent and would be seen to be independent. His theory was that the body that makes the rules and polices the rules should not be the one that investigates when something happens. So he recommended an independent board.

The government, in its wisdom at the time—it was recognized as wisdom by government members at the time—made a separation within the board between the investigative side and the tribunal. The investigative side would be free to carry on its investigations within certain general conditions and terms set down by the board without interference from board members. If we were part of the investigation from the beginning, looking over the shoulders of investigative staff, telling them look at this, look at that, turn over this, turn over that, then when the report came back to us it would be in many respects our report. In other words, we would be adjudicating our own work, our own efforts. I think there would be a certain built in bias and that is the reason that the division is there. It can operate without such a division, I am sure. My view is that it is right and proper. It is the way it should be.

There were so many specific things that were brought up this morning that I would like to deal with. By nature I am a bit impetuous; however, I am going to try to restrain myself and not get into some of them.

You heard, for example, members were being denied information or access to staff. There was a feeling to that extent in the beginning. We were feeling our way and there was a provision in the act that said the director of investigations had "exclusive" control over the conduct of an investigation. That was dealt with with certain circumspection in the beginning, but in my view it was resolved.

The real problem arose when individual members went to an investigator or went to the lab on their own and said, look, I think you should look at this or I think you should pursue that or you should do this kind of study.

[Traduction]

toujours un moment où il faut décider de la masse d'information que l'on transmettra aux membres du Bureau, et je peux dire que jamais nul n'a eu l'intention de nous cacher quoi que ce soit.

Et petit à petit, d'ailleurs, nous avons appris à régler ce genre de difficultés. Nous en étions arrivés à un point où la plupart d'entre elles avaient trouvé des solutions et où nous avions trouvé un *modus vivendi* qui respectait à la fois les responsabilités des membres du Bureau et celles des enquêteurs. J'en parle un peu dans mon mémoire.

Cette séparation des tâches entre les responsables des enquêtes et les membres—c'est-à-dire le tribunal—n'est pas le fait d'une mauvaise rédaction de la loi, mais correspond bien à l'intention du législateur. M. le juge Dubin avait recommandé que l'on crée un organisme comme le nôtre, complètement indépendant du gouvernement, et des ministères, et dont l'indépendance apparaîtrait clairement. Il s'agissait donc d'établir une claire distinction entre les responsables du règlement et leur application d'un côté, et ceux qui seraient responsables des enquêtes en cas d'accident. Voilà il a recommandé la création d'un organisme indépendant.

Le gouvernement de l'époque s'est d'ailleurs montré avisé—ce qu'ont d'ailleurs, à l'époque, également reconnu les députés de la majorité—en séparant les fonctions d'enquête de celles du tribunal, au sein du Bureau. Cela donnait à la partie investigatrice toute liberté d'enquêter, sans intervention des membres du Bureau, mais conformément à un certain nombre de règles et conditions fixées par le Bureau lui-même. Si nous avions été dès le départ mêlés à l'enquête, surveillant sans cesse les enquêteurs, les talonnant et leur donnant des ordres, le rapport d'enquête qui nous aurait été présenté aurait en fait été le nôtre. Autrement dit, nous aurions simplement eu à juger notre propre travail, nos propres efforts. C'est pour éviter ce genre de préjugé que l'on a décidé de séparer les tâches et fonctions. Le Bureau pourrait sans doute fonctionner sans cela, mais à mon avis c'est une bonne chose, et c'est bien ainsi qu'il doit en être.

Il y a beaucoup de choses qui ont été dites ce matin auxquelles j'aimerais répondre. J'ai un peu tendance à m'emporter, je le sais, je vais essayer de me contenir. Je ne pourrai pas répondre à tout.

On vous a dit, par exemple, que les membres du Bureau n'avaient pas accès à toute l'information, et qu'ils étaient coupés du personnel. Au début, effectivement, ce fut un peu notre sentiment. Nous cherchions notre voie, comme je le disais, et il y avait par ailleurs une disposition dans la loi précisant que le directeur des enquêtes avait un pouvoir «exclusif» en ce qui concerne ces enquêtes. Cela a donné lieu à quelques hésitations, au début, puis le problème a été résolu.

Le véritable problème venait de ce que certains membres contactaient directement un enquêteur, ou se rendaient dans un laboratoire en demandant que l'on suive telle ou telle piste ou que l'on fasse telle ou telle recherche.

[Text]

The chairman at that time said he had no problem with members having their own ideas as to what should be pursued, but bring it to the table, bring it to the board. Put it on the table and we will debate it, discuss it, examine it. If we think it is worth doing, it will be done. That was the policy that was developed.

If everyone on a 10-member board went to investigators and told them what they should or should not be doing, I do not think a board could ever do the job it was supposed to do.

I think we resolved that. We are regularly briefed. In the case of Gander, which has come up here, we got briefings within hours of that accident. We were briefed week after week after week. One of my colleagues said he got more information from television than he got from the briefers.

My only comment on that is if that is so, the fault is ours, not the people who were giving the briefing. We did not ask the questions. That is why we did not get the information. The investigators were available. They gave the information to the best of their ability and it was free game for us to ask, pursue, question any area that we wanted to.

A mention was made of hydrogen cyanide, that it was somehow hidden from the public inquiry. I have a document here, if you want to see it, which was tabled at the public inquiry. It is the pathology reports that were available at the time that inquiry was done, which was only a few months after the accident. There were 256 victims. The pathology reports were done on the crew members.

• 1600

Two of the pathology reports tabled at that public inquiry show hydrogen cyanide in two of the crew members. So how can it be hidden? How can it have been kept to hide? It was the subject of questioning at that public hearing by people who were there. There were 248 more pathology reports that had to be done, and that took a long time. It was a very difficult and involved process.

It is not fair to claim, as we have heard this morning, that there was no mention of HCN at the public inquiry or that it was somehow hidden. We heard some discussion about the report process. In listening to it, I got the idea that we come to a board meeting and a draft report is plunked down in front of us and that is it. It is a *fait accompli*, and we are supposed to go through and see what we have to do with it.

[Translation]

Le président est alors intervenu, en disant qu'il était tout à fait acceptable que les membres aient leur propre idée sur la façon de mener l'enquête, mais qu'il fallait en parler ouvertement avec les membres du Bureau, afin que l'on puisse en discuter. Si le Bureau a le sentiment que c'est la voie à suivre elle sera suivie. Le principe fut ainsi établi une fois pour toute.

Il est bien évident que si chacun des dix membres du Bureau contacte les enquêteurs pour leur dire ce qu'ils ont à faire ou à ne pas faire, le Bureau ne peut plus travailler de telle façon qu'il puisse véritablement remplir ses fonctions.

Mais je pense que ce genre de problème a été résolu. Nous avons des séances de briefing régulière, et dans le cas de Gander, puisqu'on en a parlé, nous avons été informés dans les heures qui ont suivies l'accident. Il y a eu ensuite, semaine après semaine, des séances d'information régulières. Hors, l'un des mes collègues a prétendu qu'il avait obtenu plus d'information de la télévision que de ces séances destinées aux membres du Bureau.

Ce que je peux dire à ce sujet, c'est que s'il en est ainsi la faute nous en incombe, et certainement pas à ceux qui étaient tenus de nous communiquer cette information. C'est que nous n'avons pas posé les bonnes questions. Les enquêteurs, en tout cas, étaient là à notre disposition. Ils ont informé du mieux qu'ils le pouvaient, et nous avons ensuite toute liberté pour poser des questions, dans quelque domaine que ce soit.

On a parlé également de cyanure d'hydrogène, en disant qu'il n'en avait pas été question au cours de l'enquête publique. J'ai ici un document, si vous voulez en prendre connaissance, qui faisait partie des documents de l'enquête publique. Il s'agit des autopsies, qui étaient d'ailleurs à notre disposition au moment où l'enquête a été faite, soit quelques mois après l'accident, qui a fait 256 victimes. Les membres de l'équipage ont fait l'objet d'autopsies.

Deux de ces rapports qui faisaient partie du dossier de l'enquête publique attestent la présence de cyanure d'hydrogène dans le corps de deux des membres de l'équipage. Comment prétendre alors que cette information a été dissimulée? Il y a même eu des questions à ce sujet lors de l'audience publique. Mais, évidemment, comme il y a eu 248 autopsies, le tout a pris un certain temps. Ça n'a été ni facile ni rapide.

Il n'est donc pas juste de prétendre, comme nous l'avons entendu ce matin, que l'on n'ait pas parlé du cyanure lors de l'enquête publique et que cela avait été occulté. Il a aussi été question du rapport. En entendant les témoignages j'ai eu l'impression que nous arrivions aux réunions du Bureau pour prendre simplement connaissance, comme d'un fait accompli, d'un rapport qui nous serait jeté sous les yeux tel quel. Il ne nous resterait plus qu'à voir ce que nous pouvons en faire.

[Texte]

That is not how it operates at all. In the case of major reports, it is just not true. We get regular briefings during the course of investigations of major accidents; we get all the information. I am satisfied that we get all the information that is available. We are free to ask the investigators anything we want at the board meetings.

After 60 days we do an interim brief. It is an interim factual brief. It is all the facts known up to that time. That comes to the board, and we have it ahead of time. We go over it and we analyse it. We have investigators there, and we go through every page of it, in some cases line by line and word by word, trying to make sure all the facts are there and that they are presented properly. That is 60 days after the accident has happened.

An hon. member: It is a public document.

Mr. MacEachern: It is a public document and, by the way, that document sets out what remains to be investigated in the view of the investigators. If we have any views, we are free to give them. We are free to give them anything, to tell them whatever we want done, and if it is the majority of the board. . . In some cases it may not even be the majority, but it will still be done. If we think more facts should be obtained, we tell them.

That document sets out where the investigation is heading in terms of findings in some cases—not always, but in some, if they have come that far—and sometimes we get an idea of what recommendations may emerge. If something emerges in the course of an investigation that presents an immediate safety problem, if a safety hazard requiring immediate fix is not covered, that is brought to our attention right away.

You heard this morning about the Dryden investigation. Before the investigation was taken out of our hands, we were given an interim recommendation, as a matter of urgency, that the investigators felt should be dealt with. It came to the board, and their recommendation was that on the basis of the evidence they had available then. . .

Some 30 to 40 witnesses testified that the plane attempted to take off with ice and snow contaminating its wings. Regardless of whether or not that was a factor in the accident—whether or not that was a factor in the crash is irrelevant at this point—the fact is that the plane tried to take off with that situation existing, and we felt it was urgent enough to warrant an interim recommendation. It came to us and we passed a recommendation saying that where the meteorological conditions are conducive to snow and ice forming on the wings the crew should do a last-chance inspection before that plane takes off.

[Traduction]

Ce n'est pas du tout comme cela que ça se passe. Pour la plupart des rapports ce n'est certainement pas le cas. Nous assistons régulièrement à des séances d'information tout au long des enquêtes concernant les accidents les plus graves; nous prenons également connaissance de toute l'information disponible. Et je suis certain qu'elle nous est transmise au complet. Nous pouvons aussi librement demander aux enquêteurs ce que nous avons décidé de leur demander aux réunions du Bureau.

Soixante jours après l'accident nous faisons le point. Il s'agit d'un rapport provisoire qui réunit tous les faits en notre possession à ce moment-là. Ce rapport est transmis à l'avance au Bureau, nous avons la possibilité d'en prendre pleinement connaissance et de l'analyser. Nous avons les enquêteurs à notre disposition, nous passons en revue ce premier rapport page par page, quelquefois ligne par ligne, et mot par mot, pour être sûr que tous les faits y sont bien consignés, et qu'ils sont présentés correctement. Cela, 60 jours après l'accident.

Une voix: C'est un document public.

M. MacEachern: Oui, et les enquêteurs y inscrivent également ce qui, à leur avis, reste encore à faire. Si nous avons quelque chose à leur dire à ce moment-là, nous pouvons le faire librement. Nous pouvons leur assigner des tâches, nous pouvons leur dire ce que nous aimerions qui soit fait, et si c'est l'avis de la majorité du Bureau. . . il peut même arriver que ce ne soit pas l'avis de la majorité, mais ce sera quand même fait. Si nous pensons que cela permettra d'obtenir plus d'information, nous le leur demandons.

Ce document fait donc le point sur l'état de l'enquête, sur les éléments qui ont pu être réunis, et dans certains cas-si les choses le permettent-nous avons déjà une idée de certaines recommandations à faire. Ainsi, si l'on s'aperçoit au cours de l'enquête que tel ou tel problème de sécurité exige que l'on prenne immédiatement des mesures, nous sommes immédiatement avertis.

On vous a parlé ce matin de l'enquête de l'accident de Dryden. Avant que la responsabilité de l'enquête ne nous ait été retirée, nous avons reçu des enquêteurs une recommandation urgente. D'après ce qu'ils avaient pu constater, ils demandaient. . .

En effet, 30 à 40 témoins ont déclaré que l'avion avait essayé de décoller alors qu'il y avait de la glace et de la neige sur les ailes. Que ce fait ait pu être ou non à l'origine de l'accident n'est pas ici en cause; il reste que l'avion a bien essayé de décoller dans ces conditions, et nous estimions urgent de faire cette recommandation provisoire. Après avoir été nous-mêmes ainsi avertis, nous avons transmis une recommandation demandant que l'équipage fasse une dernière inspection avant de décoller, lorsqu'en raison des conditions météorologiques de la glace et la neige pouvaient se trouver sur les ailes.

[Text]

A number of my colleagues on the board tried to stop that recommendation from going through. They tried to stop that recommendation from being approved.

Mr. Angus: Why?

Mr. MacEachern: Their argument, I believe, was that we had not determined the final cause of that accident. Their act tells us that if we find a safety hazard in the course of an investigation which we feel warrants immediate attention, we should deal with it, and that is what we were dealing with here. We were not prejudging the final cause. We were not saying what caused that accident. We were saying only that the plane tried to take off with snow and ice on its wings. It is something that should not have happened, and we felt there should have been an immediate fix on that. That is what we did.

Going back to the report process, after all those things I have outlined take place, there is yet another opportunity—

Mr. Walker (Winnipeg North Centre): On a point of order, Mr. Chair, I thought we ruled this morning about what the relationship would be between these witnesses and the Gander accident—now we opening this up again—and the Dryden accident and so forth. Are we doing all these things? If we are going to do it by past example, I want to know if that is what we are going to do.

• 1605

The Chairman: You have a good point. We are getting close.

Mr. MacEachern: A number of things were put on the record, I agree, but my understanding was that we were not going to discuss Gander or Dryden. We came here with that—

The Chairman: Mr. MacEachern, excuse me. Mr. Walker raises a good point. We were on some of this this morning, tenderly; but that is the only reason why I have let it go. Obviously there are two diametrically opposed points of view as how a board should operate. I certainly get that message pretty loud and clear. One is a sort of hands-on operation, and one perhaps is not hands-on. I mean hands-on in terms of board, but not in terms of. . . I had better watch this hands-on bit.

Mr. Malone: Not in terms of investigation.

Mr. MacEachern: I was delineating the process by which reports—

The Chairman: I made rulings this morning. I agree with Mr. Walker, I do not want to get into. . . we are not re-hashing all those. But you were giving that as an example to rebut something you heard this morning. It did come up.

[Translation]

Certains de mes collègues du bureau ont voulu empêcher que cette recommandation ne soit approuvée et transmise.

M. Angus: Pourquoi?

M. MacEachern: D'après eux, si je me trompe, nous n'avions toujours pas déterminé ce qui était véritablement à l'origine de l'accident. Si au cours d'une enquête, c'est ce que dit la loi, nous avons le sentiment que des mesures doivent être prises de façon urgente, nous devons le faire savoir. Nous n'étions pas ici en train de discuter de l'origine de l'accident, ni de ce qui en avait pu être la cause. Nous disions simplement que l'avion avait essayé de décoller avec de la neige et de la glace sur les ailes, et qu'il n'aurait pas dû en être ainsi; et nous avions le sentiment qu'il fallait intervenir immédiatement. C'est ce que nous avons fait.

Pour revenir au rapport, en plus de tout ce que je viens de vous expliquer, nous avons encore la possibilité. . .

M. Walker (Winnipeg-Nord-Centre): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je pensais que nous avions déjà décidé ce matin que les témoins ne devaient pas nous parler de l'accident de Gander ni de Dryden. Est-ce que nous sommes en train de revenir sur notre décision? J'aimerais savoir ce qu'il en est.

Le président: Voilà un bon argument. Nous nous rapprochons.

M. MacEachern: Un certain nombre de choses ont été dites, d'accord, mais je croyais que nous ne devions pas discuter de Gander ni de Dryden. Nous sommes venus ici avec. . .

Le président: Excusez-moi, monsieur MacEachern. M. Walker a soulevé un bon argument. Nous en avons un peu parlé ce matin, mais c'est la seule raison pour laquelle je ne me suis pas interposé. De toute évidence, il y a deux écoles de pensée diamétralement opposées quant à la façon dont le Bureau devrait fonctionner. Ce qui m'a été clairement donné à entendre. L'une préconise une intervention directe et l'autre peut-être moins directe. Quand je parle d'intervention directe, je veux parler du Bureau, et non pas. . .

M. Malone: Pas sur le plan de l'enquête.

M. MacEachern: Je parlais du processus selon lequel les rapports. . .

Le président: J'ai rendu des décisions ce matin. Je suis d'accord avec M. Walker pour que nous ne ressassions pas tout cela. Mais vous avez donné cet exemple pour réfuter certains propos que vous entendus ce matin. La question est venue sur le tapis.

[Texte]

Mr. MacEachern: Yes. And there was another matter that came up, which with the indulgence of the committee I would like to refer to—

The Chairman: Mr. MacEachern, with indulgence you can, but I hope you and the other colleagues here will mention—

Mr. MacEachern: Well, since it involves a Member of Parliament, I think I should touch on it. You were told a meeting took place with a Member of Parliament at which a picture was produced and our director of information and the investigator in charge did not know what it was.

The Chairman: Were you there at the time?

Mr. MacEachern: I was at that meeting, Mr. Chairman.

The Chairman: Where was it?

Mr. MacEachern: It was in a boardroom over at the CASB. What you heard is not—I repeat, not—what happened. The member in question was Mr. Don Boudria. He was being given some background on the Gander accident, which was quite appropriate. It was available to any member who wanted to have such a briefing. He pulled a photograph out of a folder, tossed it on the table, and asked the investigator in charge and the director of investigation if they could tell him what it was.

Mr. Chairman, that photograph could have come from the Alexandria library or from an album in Mr. Boudria's own possession. There was no identification on it. There was no way of telling what it was. The investigator in charge and the director of investigation said, no, they could not recognize that picture just from looking at it. Mr. Boudria said, well, it is from Gander. They said, well, if it is, we will take it back. We have had literally hundreds of photographs from Gander, many of them similar, many of them pictures of the same piece of evidence, but from a different angle. We will take it back. We will have a look at it, track it down, see what it is, and explain it. And I think that is what any prudent investigator should have done, would have done.

That is what the investigator did in this place. He did track it down. It turned out to be a picture of a piece of wreckage. It was a piece of wreckage that was identified by Irvin Pinkell, whom you may have heard about and who was an investigator hired by the Arrow Air insurance company to try to find evidence that a bomb brought down that airplane. He went down and he went through all the wreckage that was available. He turned it upside down, inside out, looking for evidence of an explosion. All he could find. . . in his own memo he used the word "only". He could find only one piece; only one. This was the one in the photograph. It was sent to the RCMP forensic unit. It was looked at in our laboratory by our metallurgists, experts who know all about cratering and those things you heard about this morning, and they determined in their professional view that there was no evidence whatsoever that had anything to do with an

[Traduction]

M. MacEachern: Oui. De même que notre question dont j'aimerais parler, si le comité me le permet. . .

Le président: Monsieur MacEachern, vous pouvez le faire, mais j'espère que vous-même et vos collègues ici présent mentionneront. . .

M. MacEachern: Comme un député est en cause, je pense devoir en parler. On vous a dit qu'à l'occasion d'une réunion, un député avait présenté une photo et que notre directeur de l'information et l'enquêteur responsable ignorait de quoi il s'agissait.

Le président: Etiez-vous là?

M. MacEachern: J'assistais à cette réunion, monsieur le président.

Le président: Où était-ce?

M. MacEachern: Dans une salle de conférence du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Les choses ne se sont pas passées comme on vous l'a dit, je le répète. Le député en question était M. Don Boudria. Le Bureau lui communiquait des informations sur l'accident de Gander, ce qui était parfaitement normal. Tout député qui le désirait pouvait obtenir ce genre d'information. Il a sorti une photo d'une chemise et l'a jetée sur la table en demandant à l'enquête et au directeur des enquêtes s'il pouvait lui dire de quoi il s'agissait.

Monsieur le président, cette photo aurait aussi bien pu venir de la bibliothèque d'Alexandria que d'un album en la possession de M. Boudria. Elle ne portait aucune indication. Il était impossible de dire ce qu'elle représentait. L'enquêteur et le directeur des enquêtes ont déclaré ne pas pouvoir dire, en regardant la photo, ce qu'elle représentait. M. Boudria leur a répondu qu'elle provenait de Gander. Ils ont dit que, dans ce cas, ils allaient la réexaminer. Nous avons des centaines de photographies de Gander, dont un grand nombre sont semblables et représentent la même chose, mais sous divers angles. Nous allons réexaminer la photo, établir ce qu'elle représente et vous l'expliquer. C'est ce que tout enquêteur prudent aurait fait, selon moi.

Voilà ce que l'enquêteur a fait. Il a découvert ce que la photo représentait. Il s'agissait d'un morceau de l'épave. Il s'agissait d'un morceau d'épave identifié par Irvin Pinkell, dont vous avez peut-être entendu parler, qui est l'enquêteur que la compagnie d'assurance Arrow Air a chargé d'établir la preuve qu'une bombe avait fait exploser l'avion. Il a examiné chaque morceau de l'épave. Il les a étudiés à la loupe pour chercher les traces d'une explosion. Il n'a pu trouver «qu'un seul». . . c'est le mot qu'il utilise dans son rapport. . . morceau. Il s'agit de celui qui figure sur la photo. Il a été envoyé au laboratoire de la GRC. Il a été examiné par les métallurgistes de notre laboratoire des experts artificiers et de toutes les questions dont vous avez entendu parler ce matin. A mon avis, rien ne prouvait qu'une explosion avait provoqué le trou dans ce morceau d'épave. C'est ce qu'il a été expliqué à M. Pinkell qui s'est rendu à leur avis.

[Text]

explosion causing the hole in that piece of wreckage. It was explained to Mr. Pinkell in those terms, and he accepted the explanation.

Mr. Chairman, a number of other matters came before you in specific terms having to do with the operations of the board. You have heard about a report, for example, that was sent back because the evidence in the files did not support what was in the report that had been presented. Well, to me that is evidence the system works. The system works. There have been a number of reports that have come to us and that we are not too happy with, not satisfied. All of us here have been involved in reports where we are not satisfied with what is there, and the relationship between what is in the file and the evidence and the conclusions in the report. It is a regular, common process. We send reports back.

I am chairman, and have been for the last two years, of the transmittal committee, which is the committee that looks after about 80% to 90% of the investigations the board does. These are the small ones, ranging from minor up to comprehensive. We go over those almost on a weekly basis. We have all the files. We go through all the files, and we have the investigators at our disposal if we want them. Very often there are reports in there that are sent back for more information, to look at evidence further. . . It is an ongoing process.

• 1610

With a board such as ours, which handles 700 to 800 reports a year, I think it is inevitable that there are going to be a few that will fall into that category. That is what we are there for. To me the fact that that report went back is evidence that the system is working.

Mr. Chairman, I suspect some of my colleagues will be touching on other matters. I think one of the final comments you heard was about members of the board being rubber-stamped.

The Chairman: That was my *obiter dictum*, just to see—

Mr. MacEachern: Maybe you were putting words in the witness's mouth. I just want to comment, Mr. Chairman, that if the people who are rubber stamps do well, I can assure you I am not a rubber stamp, because I have been on one international trip and have been on only one training course since I came to the board. It was not the one to Portugal, by the way. I was not involved in that one you heard Chairman Deschênes discussing the other day.

The Chairman: I want to hear from Mr. Thurston, because he is the dean of the board, is he not?

Mr. Portelance, do you want to add a few remarks before we get to Mr. Thurston?

[Translation]

Monsieur le président, les autres problèmes vous ont également été signalés à l'égard des activités du Bureau. Vous avez entendu parler d'un rapport par exemple, qui a été renvoyé parce que les preuves figurant dans les dossiers ne concordaient pas avec la teneur du rapport en question. Selon moi, cela prouve que le système fonctionne bien. Nous avons reçu plusieurs rapports dont nous ne sommes pas très satisfaits. Nous avons tous eu sous les yeux des rapports qui ne nous satisfaisaient pas, qui ne concordaient pas avec la teneur du dossier et les preuves recueillies. Il s'agit d'une chose fréquente. Dans ce cas, nous renvoyons le rapport.

Depuis deux ans, je suis le président du comité de transmission qui examine environ 80 à 90 p. 100 des enquêtes du Bureau. Cela va des petites enquêtes aux enquêtes approfondies. Nous les passons en revue pratiquement chaque semaine. Nous avons tous les dossiers. Nous les examinons et les enquêteurs se tiennent à notre disposition si nous avons des renseignements à leur demander. Il nous arrive souvent de renvoyer des rapports pour obtenir un complément d'information, pour que les preuves fassent l'objet d'un examen plus approfondi. . . C'est ainsi que nous procédons habituellement.

Un bureau comme le nôtre étudie de 700 à 800 rapports par année; il est donc inévitable que quelques-uns de ces rapports tombent dans cette catégorie. C'est là notre rôle. À mon avis, le fait que le rapport a été renvoyé démontre que le système fonctionne.

Monsieur le président, il se peut que certains de mes collègues abordent d'autres questions. Je crois qu'un des derniers commentaires que vous avez entendus portait sur le fait que des membres du Bureau avaient été nommés sans discussion.

Le président: C'était un *obiter dictum* de ma part, tout simplement pour voir. . .

M. MacEachern: Peut-être que vous tentiez de faire dire au témoin ce qu'il n'avait pas dit. Je veux simplement souligner, monsieur le président, que si les personnes qui ont été nommées sans discussion font bien. . . et je peux vous assurer que je ne fais pas partie de ce groupe parce que j'ai fait un voyage à l'étranger et n'ai suivi qu'un seul cours de formation depuis ma nomination au Bureau. En passant, ce n'était pas le voyage au Portugal. Je n'ai pas participé au voyage dont parlait le président Deschênes l'autre jour.

Le président: Je voudrais donner la parole à M. Thurston qui est le doyen du Bureau si je ne me trompe.

Monsieur Portelance, avez-vous quelque chose à ajouter avant que nous passions à M. Thurston?

[Texte]

Mr. Portelance: Very briefly, Mr. Chairman.

Je crois que ce projet de loi qui est devant nous aujourd'hui est à peu près une répétition du projet de loi qui a été adopté en 1983. Quant à moi, c'est un bon projet de loi. Même s'il y a eu des divisions au sein du Bureau, il y a eu beaucoup de travail de fait, et plusieurs en ont bénéficié. Les recommandations qui ont été faites ont été acceptées à la très grande majorité. Il est vrai qu'on a eu des problèmes internes au Bureau, mais cela n'a pas empêché le Bureau de fonctionner et de produire ces recommandations qui étaient urgentes et nécessaires, qui ont entraîné des changements et continueront d'en entraîner.

M. Bobbitt a présenté ce matin un rapport qu'il a bien défendu. C'est à vous de décider si vous voulez que le Bureau fonctionne de la manière recommandée par M. Bobbitt ou de la manière décrite dans le projet de loi.

Pour ma part, j'ai toujours accepté le fait que l'intention du gouvernement était que le Bureau fonctionne, d'après le projet de loi actuel, de la manière dont on a fonctionné avec les deux présidents actuels. Cela m'a donné satisfaction dans mon travail. Je pense que le but premier du Bureau est de formuler des recommandations en matière de sécurité et non de blâmer qui que ce soit ou de faire enquête. En fin de compte, dans ce projet de loi, on permet aux parties intéressées de participer à ce qui se fait. Si on veut encourager ces parties intéressées à participer et à aider le Bureau à formuler des recommandations, ce n'est pas en les accusant qu'on va le faire. Donc, tous ensemble, on essaie de trouver ce qui s'est produit et, après avoir obtenu les différents points de vue, on décide de ce qui devrait être recommandé. C'est le but du futur Bureau. Je pense bien qu'il aura à s'occuper de modes de transport autres que l'avion.

Il est recommandé dans le projet de loi que le directeur des enquêtes soit indépendant. C'est un fait. Lorsque les policiers se présentent devant lui, un juge prend les preuves qu'on lui présente. Ce n'est pas à lui d'aller faire enquête par la suite. Je n'ai pas été là en tant qu'enquêteur, et je ne prétends pas l'être non plus. Ce n'est pas dans la documentation que j'ai ici, ni dans ce que l'article 8 définit des travaux des futurs membres. C'est mieux défini dans le projet de loi actuel que ce ne l'était dans le dernier.

Tous les problèmes ont surtout commencé de cette façon. Je crois que M. Deschênes était ici il y a deux jours. Il vous a bien expliqué ce qui se présentait. C'est une question d'attribution de pouvoir. Je crois qu'il y a un moyen de fonctionner et d'accepter d'être membre d'un Bureau comme celui-là.

• 1615

Lorsqu'il y aura des nominations, vous pourrez montrer le projet de loi à ceux qui auront à accepter ces

[Traduction]

M. Portelance: Oui, quelques mots, monsieur le président.

I think that the bill before us today closely resembles the bill passed in 1983. In my opinion, it is a good bill. Even though the board was at times divided, much work was done and several people benefitted from that work. The vast majority of recommendations that were made were accepted. Although it is true that the board experienced some internal problems, those problems did not prevent the board from operating or producing these recommendations that were both urgent and necessary, that led to changes and that will lead to more changes in the future.

This morning, Mr. Bobbitt submitted a report along with a good presentation in defense of that report. It is now up to you to decide whether you want the board to operate as recommended by Mr. Bobbitt or in the manner described in the bill.

For my part, I have always felt that the government's intention was to have the Board operate in accordance with the present bill, that is, with two chairmen as at present. I have found that method to be satisfactory. I think the board's primary objective is to make safety recommendations and not to blame anyone or launch investigations. This bill enables interested parties to take part in what is being done. We cannot get interested parties to participate or help the board to draft recommendations by making accusations. Let us all try to work together to find out what happened and, once we have obtained the various points of view, decide on the recommendations that must be made. That is the new board's objective. I think the board will have to deal with other means of transportation, not only air transportation.

The bill recommends that the director of investigations be an independent party. That is so. When police officers testified before a judge, he accepts their evidence. It is not up to him to conduct an investigation. I did not act as an investigator and do not pretend to be one. Neither the documentation I have here or the provisions of section 8 define the duties of future members. That is more clearly set out in the present bill than it was in the last.

That is mainly how the problems started. I think Mr. Deschênes was here two days ago and explained the situation fully to you. It is a question of delegation of authority. I think it can work and members can agree to sit on such a board.

When appointments are made, you can show the bill to the appointees and ask them whether they can work with

[Text]

nominations-là et leur demander s'ils sont capables de travailler avec le projet de loi tel qu'il est là, sans essayer de changer la loi. Une fois qu'ils auront accepté cela, le Bureau pourra travailler en harmonie et faire des recommandations valables en vue d'améliorer la sécurité des différents modes de transport.

Mr. Thurston: Mr. Chairman, I have a brief, but I would like to say a few words about the status of the present board and the future board in its capacity as a tribunal. I resented enormously the idea that this status was somehow slipped into the bill.

I was an external participant in the internal Transport Canada's original safety group, accident review group. Later, I was appointed to the aircraft accident review board and, later still, to this board. So I have been with this problem for many years, going back to about 1972 or 1973.

The decision to invite involved parties to participate in the final resolution of an accident cause, an accident case, was taken by the AARB, by the review board prior to the CASB. So it had a history behind it by the time the CASB act was enacted, and it worked very well. My belief is that if it were to be compromised or abandoned then the new board would be under heavy pressure from the various communities outside here—the aviation community, railways and marine and so on.

It is fundamental that if you are to avoid the state of being a kind of Star Chamber then you must invite the people who are most affected by the decisions to be made to make representations, to put their views alongside the views of our investigators. The case has been made by the chairman that when we come to look finally at developing a final report, our investigators' reports have exactly the same status in the minds of most of us as do the inputs from airlines, pilots' associations, and so on. I believe this to be absolutely essential to the welfare of the process and to the demands of natural justice. As I say, it was invented as a procedure before 1980 and it worked very well and it has worked well to this day, and anything that undermines it will undermine the character, quality, and integrity, and indeed the public perception, of the new board.

I urge you with all the strength at my command to try to avoid undermining that capacity of the new board in your bill. I believe that to some extent it does resolve the various questions you have been asking about how many members. It does seem to be clear enough that if all members have the right and capacity to poke around in investigations then you need almost as many members as you need investigators.

If, on the other hand, the board is fundamentally conceived as a tribunal, then it listens to all the evidence it gets, and it also controls the working circumstances of the investigators. Finally, the upshot of all this is the consideration of all the input, just as a judge does in a court of law. In that case you do not need too many more

[Translation]

the bill as it is, without trying to change it. If so, the board will be able to work together and make valid recommendations to advance safety regarding the different modes of transportation.

M. Thurston: Monsieur le président, j'ai un mémoire à présenter mais j'aimerais dire quelques mots sur le statut du bureau actuel et sur la qualité du bureau futur d'agir à titre de tribunal. Le fait que cela se soit retrouvé dans le projet de loi m'a énormément contrarié.

J'ai été un participant externe au premier groupe interne de sécurité, de révision des accidents de Transport Canada. Plus tard, j'ai été nommé au Comité de révision des accidents d'aviation puis au bureau d'enquête. Il y a donc plusieurs années, depuis environ 1972 ou 1973, que je suis au courant du problème.

La décision d'inviter les parties intéressées à participer à l'étape finale de la révision d'un accident a été prise par le comité de révision avant la mise sur pied du BCSCA. Cette décision a donc été prise avant l'adoption de la Loi sur le BCSCA et s'était avérée très bonne. Je crois que si l'on diminuait ou mettait fin à cette participation, le nouveau bureau subirait d'énormes pressions de la part de divers groupes de l'extérieur notamment des milieux ferroviaires, marins et de l'aviation.

Il est évident que pour éviter de devenir une chambre étoilée, il faut inviter les personnes les plus touchées par les décisions qui seront prises à faire connaître leur point de vue par rapport à ceux de nos enquêteurs. Le président a déjà démontré qu'au moment de la rédaction du rapport final, la plupart d'entre nous accordons un poids égal aux rapports de nos enquêteurs et à l'information obtenue des lignes aériennes, des associations de pilotes et autres organismes. Je considère cela absolument essentiel au bon fonctionnement du processus et aux besoins de la justice. Je vous le redis, nous procédons ainsi depuis avant 1980 et cela a toujours bien fonctionné. Tout changement ne fera que miner le caractère, la qualité et l'intégrité du nouveau bureau ainsi que la perception de ce dernier par le public.

Je vous exhorte donc de ne pas miner la qualité du nouveau bureau dans votre projet de loi. À mon avis, cela réglerait dans une certaine mesure les diverses questions qui ont été posées sur le nombre de membres. Il me paraît assez clair que si tous les membres sont habilités à s'immiscer dans les enquêtes, il vous faudra donc autant de membres que d'enquêteurs.

Par contre, si le rôle premier du Bureau est celui d'un tribunal, il entendra tous les témoignages et déterminera le champ d'action des enquêteurs. En fin de compte, le Bureau aura à considérer toutes les données, tout comme le fait un juge au tribunal. Si tel est le cas, il ne sera pas nécessaire d'augmenter le nombre de membres

[Texte]

members. Five can do it quite comfortably, because you are judging the reliability of witness statements and of presentations.

So I do urge, if you possibly can, that your committee undertake to preserve this decoupling of the board's mandate from the mandate of the investigators, and I urge it with all my strength.

• 1620

Mr. Pultz: In response to some of the points raised this morning, I would like just to pick them out as I go. It will be a bit disjointed.

As for the board members seeing the files—that is an ordinary-looking file that has all the details of the accident report in it—when I first came to the board, at the same time as Mr. Bobbitt and Mr. Mussallem, in November 1985, it was not normal procedure for the files to be brought with the report. They did not travel together. The reports were brought and we were to assess them on the basis of their own merit. But I had no problem getting the file; if I was to ask for it then they would bring it to me. Through the efforts of Mr. Bobbitt and others, the procedure was changed so when the accident reports were brought over to the board side of the building the files that matched them came with them in a great big grocery basket, and that is still the case. For someone to assess the validity and the accuracy of a report, it makes it easier to be able to look through the file. But that again is, as Mr. MacEachern was saying, an indication of the system working. We identified what we thought was a deficiency and we asked that it be changed and it was.

On the other point about the director of investigations saying that he did not want to provide some information because he is the director of investigations and he has exclusive authority to direct the conduct of investigations and therefore he is not going to give you that, that has certainly never happened to me. I do not know when it ever happened to anybody, to be quite honest with you. I have no compunction to go talk to any investigator at any time about anything or to ask him for information or whatever, and I have never been denied anything that I know about.

With respect to the early drafting of Bill C-2, which was called something different before, as board members we were provided with copies of early drafts with the request to make comments. I must have done that three or four times. When I came to the board I was provided with a great deal of detail as to how the board operated. There was a great big book that outlined the Treasury Board submission with the original, that listed all the different positions and how the board was to function and what the role of the board was in the operation of the organization.

I would like to say one other thing, and this was used this morning and it was tied to the Gander report.

[Traduction]

considérablement. Avec cinq membres, le Bureau pourra décider de la validité des témoignages.

Je vous demande instamment de maintenir, dans la mesure du possible, cette séparation entre le mandat du Bureau et celui des enquêteurs.

M. Pultz: Je voudrais répondre à certaines questions soulevées ce matin, mais pas nécessairement dans le même ordre.

Pour ce qui est de la possibilité, pour les membres du Bureau, d'examiner les dossiers, et je parle de dossiers ordinaires contenant tous les détails du rapport d'accident, à mon arrivée au Bureau, en même temps que messieurs Bobbitt et Mussallem, en novembre 1985, le dossier n'accompagnait pas le rapport. Les deux ne nous étaient pas présentés ensembles. Nous recevions les rapports et nous devions les évaluer séparément. Mais je n'avais aucune difficulté à obtenir le dossier; si je le demandais, on me le faisait parvenir. À la demande de M. Bobbitt et d'autres personnes, cette façon de procéder a été modifiée si bien que, chaque fois que nous recevions un rapport d'accident, les dossiers correspondant nous étaient apportés dans un grand panier d'épicerie. Les choses se passent encore ainsi. Il est commode de pouvoir examiner le dossier lorsqu'on veut évaluer la validité et l'exactitude d'un rapport. Mais là encore, comme l'a dit M. MacEachern, cela montre que le système fonctionne bien. Nous avons constaté une lacune et nous avons demandé qu'on y remédie.

Quant au fait que le directeur des enquêtes a refusé de fournir certains renseignements sous prétexte qu'il était le directeur des enquêtes et possédait le pouvoir exclusif de diriger l'enquête, personnellement, je ne me suis jamais trouvé dans cette situation. Je ne connais d'ailleurs personne qui ait eu ce genre de problème. Je n'hésite jamais à aller voir un enquêteur pour lui demander des renseignements et jamais on n'a refusé de me les communiquer.

Pour ce qui est de la première ébauche du projet de loi C-2, qui portait un autre titre, on nous en a fourni des exemplaires en nous demandant de dire ce que nous en pensions. Je pense l'avoir fait à trois ou quatre reprises. À mon arrivée au Bureau j'ai reçu de nombreuses explications quant à son fonctionnement. Il y avait un gros livre contenant le texte de la soumission au Conseil du Trésor, avec la liste des divers postes, la façon dont le Bureau devait fonctionner et le rôle qu'il devait jouer au sein de l'organisation.

J'aurais autre chose à dire, et il en a été question ce matin, à propos du rapport sur l'accident de Gander. Si

[Text]

Perhaps, with your indulgence, Mr. Chairman, I will do the same, only to make a point.

When any major accident like Gander happens, the first thing that happens is a whole bunch of people descend on the site and one of their first goals of course is to preserve the site but then to take interviews with the people who were involved—fresh, as soon as possible after the accident. These we call witness statements, and they are privileged, but they form very much of the basis for the accident investigation. There is also the tin to look at and the other sorts of mechanical things to go through.

Later in the investigation process there may be a public inquiry, or there may not be; that is the judgment of the board. If a public inquiry does occur then it is simply one phase in the investigation; it is not the investigation itself. For example, with Gander over 200 people were interviewed; witness statements were taken from that many. It is impossible to have 200 people come to a public inquiry. The investigators picked a cross-section; about 40, I believe, were asked to come. It was still eight days long.

So the witness statement provides the basis for the investigation in that respect. So as part of the investigative step, prior to the public inquiry, there is a meeting where they get everybody together called the pre-hearing conference. In this case it was held in Gander, and it is the one Mr. Stevenson referred to where we went to the site. But the point is that you get everybody in the room who is going to be part and parcel of the public inquiry; that is, there is the manufacturer of the engine, the airframe, and so on, and the FAA and the NTSB and the representative of the next of kin. There is the army in this case, and the multinational force observers. Also there is the technical panel; that is, the investigative staff who are going to be involved in the inquiry.

The technical panel brings forth a list of the witnesses it plans to call and the areas of questioning they are going to be asked on. Each person in that room has the opportunity to suggest modifications to that list. The question is asked: are you happy with the list of witnesses?

• 1625

In addition to the technical panelist, the people who were going to conduct the inquiry were there; that is, the chairman and the four members of the board. Every member of the board had the opportunity at that stage to ask that an additional witness be called or that some witnesses not be called or the area of questioning be changed. That is the process, and I wanted to outline that.

In carrying out the investigation of an accident or the operation of the safety board generally, let us say, there are really three elements to it, the way I look at it. There is the investigative role, the administrative role, and the overview or the policy setting, the interface, if you will, between the interested party, who may be the one who

[Translation]

vous le permettez, M. le Président, j'en parlerais, moi aussi, uniquement pour souligner un détail.

Lorsqu'il arrive une catastrophe comme celle de Gander, une foule de gens se rendent sur place et l'un de leurs premiers objectifs est, bien sûr, de protéger les lieux, mais également d'interroger les personnes en cause, le plus tôt possible après l'accident. C'est ce que nous appelons les déclarations des témoins. Elles sont confidentielles, mais elles constituent la base de l'enquête. Nous devons également examiner l'épave et tous les autres aspects mécaniques.

Il peut y avoir ou non, par la suite, une enquête publique; mais c'est le Bureau qui en décide. S'il y a une enquête publique, il s'agit uniquement d'une des étapes de l'enquête. Par exemple, à Gander, nous avons interrogé plus de 200 personnes ce qui donnait le même nombre de déclarations de témoin. Il est impossible de faire comparaître 200 personnes à une enquête publique. Les enquêteurs ont demandé à une quarantaine d'entre elles de venir. Leur audition a quand même duré dix jours.

Par conséquent, les déclarations des témoins constituent la base de l'enquête. Avant de tenir une enquête publique, on organise ce qu'il est convenu d'appeler une conférence préliminaire où tout le monde se réunit. Dans ce cas, la conférence a eu lieu à Gander et c'est celle dont M. Stevenson a parlé. Il s'agit de réunir toutes les personnes qui participeront à l'enquête publique; autrement dit, vous aurez les fabricants du moteur, de la cellule et de tout le reste, la FAA, la NTSB et le représentant de la famille. Dans ce cas, il s'agit de l'armée et d'observateurs multinationaux. Il y a également l'équipe technique, c'est-à-dire les enquêteurs qui participeront à l'enquête.

L'équipe technique apporte une liste des témoins qu'elle compte faire comparaître et des domaines dans lesquels elle leur posera des questions. Toutes les personnes présentes dans la salle ont la possibilité de proposer des modifications à cette liste. On leur demande s'ils sont satisfaites de la liste des témoins.

En plus de l'équipe technique, il y avait là les personnes chargées de mener l'enquête, c'est-à-dire le président et les quatre membres du Bureau. Chaque membre du Bureau avait alors la possibilité de demander que l'on fasse comparaître un témoin supplémentaire, que certains témoins ne soient pas convoqués ou que les questions soient modifiées. C'est ainsi que les choses se passent, et je tenais à le souligner.

L'enquête sur un accident où le fonctionnement du Bureau de la sécurité aérienne comporte, en fait, trois éléments. Il y a les fonctions d'enquête, les fonctions administratives et l'établissement des politiques où, les rapports, si vous préférez, entre la partie en cause, qui peut être la personne qui a eu l'accident, et les

[Texte]

had the accident, and the investigators. That is the role the board plays. I think those are all the points I had to separate.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I missed what he just said about the investigative role, and that was very important.

Mr. Pultz: The three elements of the organization are that the accident has to be investigated, there has to be some administrative function that keeps the horses on the road, so to speak, and then there is the board's role, which is to set policy.

The Chairman: In a quasi-judicial function.

Mr. Pultz: At times it is when an interested party brings something to the board or has a complaint with an accident and wants to make representation to the board. The board then, having not been involved in the investigation of the accident, is in a prime position to be able to act as an interface between the investigating staff and the public.

That leans on what Mr. Thurston was saying. If you set up the organization as in the Sopinka model, as Mr. Bobbit was alluding to, you are now going to have the board members involved in the investigation to the extent where it is going to be very, very difficult or impossible for them to play a meaningful role in the interface between the people who had the accident and the investigators.

The Chairman: Thank you, Mr. Pultz. You have produced your suggested modifications to the bill, and I am going to throw it open to questions. I think that is going to be the quickest way to get this on the road.

I hope we not only review the evidence this morning and this afternoon, although that is certainly going to be examined, but you do have some interesting suggestions to modify the bill. You mentioned the term, the difference between the seven-year and the five-year appointment.

Members asked one of the chairmen yesterday not only about the length but about the difference in pay between a GIC-8 and a GIC-4 or -5. Again, you are certainly setting the chairman up, as he is very definitely number one. Could you just quickly mention your reasons why the term should not be five but revert to the seven, and a quick comment on the differential in the pay scale? Should you not be closer together?

Mr. Pultz: Mr. Chairman, with respect to the term, I was one who lived in another city and was asked to move, and it was a very, very difficult decision. If it had been five years I do not think I would have come. I think I could emphathize with somebody out there now who is living in the west or some distance away. The longer term will enable those seeking people to fill these appointments to range further and offer a better deal.

Therefore, it seems intuitive to me that you are going to get an opportunity to have a better person. I think that

[Traduction]

enquêteurs. Voilà le rôle que joue le Bureau. Voilà les différents éléments.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je n'ai pas entendu ce qu'il vient de dire au sujet des fonctions d'enquête, ce qui me paraît très important.

M. Pultz: Les trois éléments de l'organisation sont l'enquête sur l'accident, la fonction administrative qui détient les rênes de l'organisation, et la fonction du conseil qui consiste à établir les politiques.

Le président: Il s'agit d'une fonction quasi-judiciaire.

M. Pultz: Il arrive parfois que quelqu'un soumette un problème au Bureau ou ait une plainte à adresser à la suite d'un accident et désire faire des représentations au Bureau. Ce dernier n'ayant pas participé à l'enquête sur l'accident est alors en mesure de faire le lien entre les enquêteurs et le public.

Cela nous ramène aux propos de M. Thurston. Si vous établissez l'organisation suivant le modèle Sopinka, dont M. Bobbit a parlé, les membres du Bureau vont participer à l'enquête si bien qu'il leur sera très difficile, voire impossible d'assurer la liaison entre les personnes qui ont eu l'accident et les enquêteurs.

Le président: Merci, monsieur Pultz. Vous avez présenté les modifications que vous proposez d'apporter au projet de loi et nous allons vous questionner à ce sujet. Ce sera sans doute la façon la plus rapide d'arriver au but.

J'espère que nous allons non seulement examiner les témoignages de ce matin et de cet après-midi, mais que vous aurez des suggestions intéressantes à faire pour modifier le projet de loi. Vous avez parlé de la durée du mandat, de la différence entre une nomination de sept ans et une nomination de cinq ans.

Hier, les membres du Comité ont questionné l'un des présidents non seulement au sujet de la durée du mandat, mais de la différence de rémunération entre un GIC-8 et un GIC-4 ou 5. De nouveau, le président se trouve placé au sommet. Pourriez-vous nous dire rapidement pourquoi il faudrait revenir à sept ans au lieu de cinq et quelle serait la différence dans l'échelle salariale? Ne faudrait-il pas diminuer l'écart?

M. Pultz: Monsieur le président, pour ce qui est de la durée du mandat, je vivais dans une autre ville et, quand on m'a demandé de déménager, j'ai eu une décision très difficile à prendre. Si j'avais été nommé pour cinq ans, je ne pense pas que je serais venu. Je peux comprendre les hésitations de quelqu'un qui réside dans l'Ouest ou loin d'ici. Un mandat plus long permettra aux personnes chargées du recrutement de trouver plus facilement des candidats.

Par conséquent, cela vous permettra sans doute d'obtenir un candidat plus compétent. Cela me paraîtrait

[Text]

is very important to the ultimate success of this outfit. That is why when Mr. Benjamin asked which of these I thought was most important, I turned right to the last of the board appointments, because the quality of the appointments is going to determine how well this thing works.

Mr. Angus: Just a quick comment. I am starting to feel that I am either the judge in a divorce case or a marriage counsellor. I am not sure I want to be either. Mr. Chairman, I am actually going to pass it on to my colleague, Mr. Benjamin, to take the first round.

• 1630

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before you start checking your watch, I feel like the judge after the jury had been closeted for weeks and reported back that they were divided. The judge said, I have a hung jury, and I wish they were.

Also, I am reminded of an old, old political saying: no matter from what perspective, nobody is 100% right and nobody is 100% wrong. There are even a few minor instances when the NDP is not 100% percent right. In most instances we are not 100% wrong.

The Chairman: This bill has to do with traffic safety, not political safety.

Mr. Dionne: That is why they are the minor party.

Mr. Benjamin: Gentlemen, do you mean to tell us that the people we heard from this morning are paranoid, that they imagined all these things and blew them up out of whole cloth, that there is no legitimacy whatsoever in the points they tried to make or the complaints they had?

Mr. MacEachern: Well, you said the word; I did not. I have racked my own brains over what the problem is on the board. In my view it is not the legislation; it is not the regulations; it is not the tasks we have been assigned or the mandate. I think it is just a conflict of personalities.

People have talked about seeing things in different lights and different philosophies. I cannot question the sincerity of any of my colleagues. I am sure that what they perceive to be so in their heart of hearts they are convinced to be so. But it is just not the board that I see. It is not the board I have been working on. I have sat here this morning and heard things put on the record that are just not true. They are not true.

I think all of you who have been in politics will know there is a difference, when a disagreement arises, between saying you are a liar and saying, I do not agree with you; there is another side to that, and let us discuss it. I have sat at that board and I have seen investigators being accused of lying, of doctoring evidence, of deliberately

[Translation]

très important pour la réussite de cet organisme. Voilà pourquoi, lorsque M. Benjamin a demandé laquelle de ces questions me paraissait la plus importante, j'ai parlé tout de suite de la durée des nominations étant donné que le bon fonctionnement du Bureau dépendra de la compétence des personnes nommées.

M. Angus: J'aurais une brève observation à faire. J'ai l'impression d'être le juge dans une affaire de divorce ou un conseiller matrimonial. Cela ne me plaît beaucoup. Monsieur le président, je vais céder la parole à mon collègue, M. Benjamin, pour le premier tour.

M. Benjamin: Monsieur le président, avant que vous ne commenciez à regarder votre montre, je tiens à vous dire que je me sens comme ce juge à qui le jury, au bout de plusieurs semaines de délibération, fait savoir qu'il n'a pu s'entendre sur un verdict. Le jury est dans l'impasse, a dit le juge, et à mon avis il peut bien y rester.

La situation dans laquelle nous nous trouvons me rappelle également un vieil adage politique: quel que soit l'angle où on se place, personne n'a raison à 100 p. 100 et personne n'a tort à 100 p. 100. Il arrive même à l'occasion, sur des points mineurs, que le NPD n'ait pas raison à 100 p. 100. Dans la plupart des cas, nous n'avons pas tort à 100 p. 100.

Le président: Ce projet de loi concerne la sécurité du transport, et non pas la sécurité politique.

M. Dionne: C'est ce qui explique que leur parti soit un parti mineur.

M. Benjamin: Dois-je comprendre, messieurs, que les témoins que nous avons entendus ce matin sont paranoïaques, qu'ils ont imaginé toutes ces choses, qu'ils les ont inventées de toute pièce et que les arguments et les plaintes dont ils ont fait état sont sans fondement aucun?

M. MacEachern: Eh bien, c'est vous qui le dites. Je me suis creusé la tête pour voir quel était le problème du Bureau. A mon avis, cela ne tient pas à la loi, ni au règlement, ni aux attributions ou au mandat qui nous avaient été confiés. Je crois qu'il s'agit tout simplement d'un conflit de personnalité.

Les membres avaient chacun leur éclairage et leur point de vue. Je ne puis mettre en doute la sincérité d'aucun de mes collègues. Je suis sûr qu'ils sont convaincus du bien fondé de leur jugement. A mon avis, cependant, les choses ne se sont tout simplement passées comme on le dit, au sein du Bureau auquel j'ai participé. Certaines des observations qui ont été faites ici publiquement ne sont tout simplement pas exactes. Elles ne sont pas conformes à la réalité.

Il me semble que vous connaissez tous assez bien la politique pour savoir qu'en cas de désaccord, ce n'est pas la même chose de dire à l'autre «vous mentez» que de lui dire «je ne suis pas d'accord avec vous»; il y a donc un autre côté à cette affaire, et je voudrais qu'on s'y arrête. J'ai siégé à ce Bureau, et j'ai pu voir que l'on accusait les

[Texte]

and wilfully withholding evidence from the board. That to me is not true.

It is a fact that evidence has not found its way to us on occasion, and sometimes it was evidence we should have had, but it was not deliberately withheld. There is no conspiracy to subvert members of the board or to try to prevent them from doing the job they are supposed to do. My experience has been that, when the majority of the board decides on something, the staff will turn themselves inside out to try to carry out the wishes of the board. If a report does not exist, it cannot be produced.

In the case of Gander, if we had drained Gander Lake maybe we would have proved beyond a question of a doubt that there was not some little thing out there in the lake that flew off that plane. But we went as far as we reasonably could go, I think. We had skin-divers go out and look a fair distance out in the lake to see what might have been there. From the point where the plane came to rest, the wreckage on the lake, there was absolutely nothing. There was nothing anywhere to be seen that might have come off that plane. Yet we still hear that we did not sufficiently look at what was in the lake. As far as I am concerned, the only other thing we could have done beyond what we did is drain the lake.

To me, working on the board has been like one of those children's toys where you have little pegs, you hit one of them down and another one pops up. That is what we have been going through. The board undertakes an investigation, we pursue a course that we think might be pursued and we get an answer. If the minority does not like that answer, they go on another step, and it keeps going on and on and on. In an investigation you have to call a halt some time. We could trace our ancestry back to Adam and Eve, I suppose, if we wanted to go that far, but you have to draw the line somewhere.

• 1635

The Chairman: I will call a halt to that answer. Do you have any more questions, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Gentlemen, I take it that all four of you are saying that anything we heard this morning has no validity. Am I correct in assuming that?

The Chairman: I will ask Mr. Thurston to respond.

Mr. Benjamin: None of their complaints or worries stand up as far as you are concerned?

Mr. Thurston: Yes, they do stand up, some of them. They have stood up I should say. I have respect for all three of these gentlemen. One has a fine record as a pilot and so on. One is an acknowledged aerodynamic engineer.

[Traduction]

enquêteurs d'avoir menti, d'avoir faussé les preuves, d'avoir délibérément omis de soumettre certaines preuves au Bureau. J'estime que ces accusations sont sans fondement.

C'est vrai que le Bureau n'a pas eu accès à certaines preuves, et il s'agissait parfois de preuves qui auraient dû lui être soumises, mais il n'y a pas eu à mon avis d'omission délibérée. Il n'y a pas eu d'effort concerté pour corrompre les membres du Bureau ou pour les empêcher de s'acquitter de leur tâche. Si j'en juge par mon expérience, dès que la majorité des membres du Bureau prend une décision, le personnel fait tout en son possible pour essayer de la mettre à exécution. Cependant, il ne peut pas produire un rapport qui n'existe pas.

Dans le cas de l'affaire de Gander, si nous avions drainé le lac, nous aurions peut-être pu prouver sans l'ombre d'un doute que les eaux ne recélaient pas un petit bout de je ne sais quoi qui se trouvait à bord de l'avion. A mon avis, nous avons fait tout ce que nous aurions raisonnablement pu faire. Nous avons envoyé des plongeurs fouiller les eaux sur une distance assez grande. Les recherches faites à partir du point où l'avion s'est échoué n'ont livré absolument rien. On n'a pu repérer aucun objet qui aurait pu être dans l'avion. Pourtant, certains nous accusent encore de n'avoir pas suffisamment fouillé les eaux du lac. A mon avis, pour faire plus, il aurait fallu le drainer.

L'enquête à laquelle j'ai participé me fait penser à ce jouet d'enfant qui consiste en un assemblage de chevilles; dès qu'on en enfonce une, il y en a une autre qui remonte. Voilà comment les choses se passent. Le Bureau entreprend son enquête, nous orientons nos recherches dans une voie que nous croyons valable, et nous obtenons une réponse. Si toutefois la minorité n'aime pas la réponse, elle passe à une autre étape, et ainsi de suite. Toute enquête doit bien finir par avoir un terme. Chacun de nous pourrait, s'il le voulait, faire remonter son arbre généalogique jusqu'à Adam et Eve, mais il faut bien s'arrêter quelque part.

Le président: Je dois mettre un terme à la réponse. Avez-vous d'autres questions, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Alors, messieurs, si je comprends bien, vous dites tous les quatre que rien de ce que nous avons entendu ce matin n'est valable. Ai-je bien compris?

Le président: Je demanderai à monsieur Thurston de répondre.

M. Benjamin: Aucune de leurs plaintes ou inquiétudes ne mérite d'être prise en considération à votre avis?

M. Thurston: Oui, certaines d'entre elles méritent d'être prises en considération, ou je devrais plutôt dire, qu'elles ont été prises en considération. J'ai beaucoup de respect pour ces trois messieurs. L'un d'eux a une excellente réputation en tant que pilote. L'autre est un ingénieur aérodynamique estimé.

[Text]

They have introduced by their arguments and to the board various improvements in our affairs. I would not deny them that. I have asked myself many times what is the reason that the original board, the AARB, on which I sat, operated for six or seven years in much the same mode as this one operates and never got into any warfare.

It is not at all obvious why this should be so. The only satisfactory answer I have seen is that some members of the board do feel they have an obligation, a right, that they cannot even sign reports that the board issues unless they have the right to dig in depth into an investigation. That is where the two sides of the board have parted company. It is impossible to assure yourself of a reputation for even-handed treatment, as happens in the end when we confront both parties, unless you have restrained yourself from involving yourself in the actual investigation. It is impossible for us to say to an involved party that we are totally impartial if the party knows we have been involved. I believe some members of the board have felt they have to be involved, otherwise they cannot put their hands on their hearts and say they approve this report.

Mr. Benjamin: I did not get any kind of impression from the witnesses we heard this morning that they wanted to be involved in the investigation.

Mr. Thurston: You are quite right.

Mr. Benjamin: Perhaps board members, one of you four or any of the others, request certain evidence be provided that has not been heard yet. Perhaps a minor detail, a partial or portion of an investigation is incomplete. Perhaps they feel that something has been overlooked inadvertently or has been insufficiently dealt with by an investigation. I got the feeling that they felt they could not get those kinds of requests looked after. Do you think they had any justification for saying that?

Mr. Thurston: They have said it, sir, and presumably they believe it. All I can say is that the investigators have never denied me anything nor have they neglected anything that I have suggested should be done. Our relations were entirely cordial. There was no resistance on the part of the investigators to anything that I needed, any retention of material or anything else. That is my personal experience.

Now, if others say they have had a different experience, one has to accept it at its face value, I suppose. But the fact is that the evidence for this is singularly lacking.

Mr. Benjamin: I do not recall hearing any complaints from the so-called dissidents or refuseniks or whatever, about—

[Translation]

Par les arguments qu'ils nous ont soulevés, ils nous amené à apporter diverses améliorations à notre façon de procéder. Je ne leur en enlèverai pas le mérite. Je me suis souvent demandé pourquoi le conseil initial, le CRAA, auquel j'ai siégé, avait fonctionné pendant six ou sept ans de la même façon ou à peu près que le bureau actuel sans qu'il n'y ait jamais eu de conflit.

La réponse n'est pas du tout évidente. La seule explication que j'ai pu trouver, c'est que certains membres estiment qu'ils ont une certaine obligation, un droit, et qu'ils ne peuvent même pas signer les rapports du Bureau s'ils n'ont pas eu le droit de procéder à une enquête en profondeur. C'est ainsi que le Bureau s'est partagé en deux camps. Or nous ne pouvons pas nous assurer de paraître équitable, au moment de rendre notre décision devant les deux partis, si nous ne nous sommes pas abstenus de prendre par nous-mêmes à l'enquête. Nous ne pouvons pas prétendre être totalement impartiaux quand les partis en cause savent que nous avons participé directement à l'enquête. Il semble que certains membres du Bureau estiment que cette participation directe est essentielle, faute de quoi ils ne peuvent pas dire en leur âme et conscience, qu'ils approuvent le rapport.

M. Benjamin: Je n'ai pas du tout eu l'impression d'après ce que les témoins nous ont dit ce matin qu'ils voulaient participer directement à l'enquête.

M. Thurston: Vous avez tout à fait raison.

M. Benjamin: Certains des membres, que ce soit un de vous quatre ou les autres, hésitent peut-être à signer tant que certaines preuves ne leur ont pas été fournies. Il s'agit peut-être d'un détail mineur ou d'une partie de l'enquête qu'ils jugent incomplète. Ils considèrent peut-être qu'un élément quelconque a été négligé par inadvertance ou qui n'a pas été suffisamment approfondi lors de l'enquête. J'ai eu l'impression que c'est parce qu'il n'avait pas pu obtenir de réponses satisfaisantes à des préoccupations de ce genre. Croyez-vous qu'ils étaient en quelque sorte justifiés de dire cela?

M. Thurston: Ils l'ont dit, monsieur, et c'est sans doute parce qu'ils le croyaient. Tout ce que puis vous dire, c'est que les enquêteurs ne m'ont jamais refusé quoi que ce soit et qu'ils n'ont jamais négligé de donner suite à quelques suggestions que je leur ai faites. Nos rapports sont des plus cordiaux. Je n'ai constaté aucune réticence de la part des enquêteurs à me fournir les renseignements dont j'avais besoin ni aucune volonté de receler des éléments de preuve. C'est du moins l'expérience que j'ai eue.

Si d'autres disent par contre qu'ils ont eu une toute autre expérience, il faut bien admettre qu'ils puissent penser ainsi, je suppose. Le fait est cependant que les preuves à l'appui d'une telle affirmation sont pertinemment absentes.

M. Benjamin: Je ne me souviens pas d'avoir entendu des plaintes des soi-disant dissidents, qu'on les appelle comme on voudra, au sujet. . .

[Texte]

The Chairman: We do not have appellations. . . witnesses, Mr. Benjamin. We have tried to stay away from that.

Mr. Benjamin: —input from interested parties. I think it was you who implied that somehow or other they were objecting to the input of interested parties. What was your reference to the matter of interested parties?

• 1640

Mr. MacEachern: I was pointing out that the interested party was part of the process that produces a final report. I was going through the stages of the different kicks at the can we as board members had. That was one of them.

Mr. Benjamin: You were not inferring, then, that the other witnesses this morning were objecting.

Mr. MacEachern: Heavens above, no. I think all of us on the board. . . it is the one thing I think we do agree on: that the interested-party process is a good one and should be protected.

Mr. Benjamin: I did not want to misunderstand that.

Mr. Pultz: I would like, Mr. Benjamin, to make a comment on your earlier question. About the denying of information, there are two aspects to this. There was some of what could be called denying of information in the development of the Gander report, because as we got along through the second year in this thing, the people whom for lack of a better term we will call the dissenters asked for more information, asked that a specific thing be redone. We did that a number of times. I am thinking of the no. 4 engine. We got another expert in to talk about—

The Chairman: We are not talking about the whole thing, just about the process.

Mr. Pultz: Sorry, Mr. Chairman.

At some point the majority of the board members felt we were not getting anywhere. Every time we did something over again, it came out the same as the original investigation had revealed. So we thought, let us get on with it. There was a time or two when a vote came to the board and we said, no, we are not going to do that, we are going to produce the report.

Mr. Benjamin: But what about the allegation that when they wanted RCMP reports, when they wanted reports from other witnesses, they could not get them?

Mr. Pultz: I do not know what they are. When they talk about—

Mr. Benjamin: Photographs, etc.

[Traduction]

Le président: Nous n'avons pas d'appellation, monsieur Benjamin, seulement des témoins. Nous avons essayé de ne pas succomber à cette tentation.

M. Benjamin: . . . de la participation des parties intéressées. C'est vous je crois qui avez laissé entendre que ces personnes s'opposaient en quelque sorte à la participation des parties intéressées. Qu'avez-vous dit au juste au sujet de ces parties intéressées?

M. MacEachern: J'ai dit que la partie intéressée prenait part au processus d'élaboration du rapport final. J'ai parlé des différents éléments qui entrent en ligne de compte dans le travail du Bureau. C'était là un de ces éléments.

M. Benjamin: Vous ne vouliez pas laisser entendre donc que les autres témoins ce matin s'opposaient à cette participation.

M. MacEachern: Certainement pas. Je crois que tous les membres du Bureau sont d'accord que la participation de la partie intéressée est un élément valable du processus et qu'il doit être maintenu.

M. Benjamin: Je voulais être sûr de bien comprendre.

M. Pultz: Si vous le permettez, monsieur Benjamin, je voudrais faire une observation en réponse à la question que vous avez posée tout à l'heure. En ce qui concerne le refus de communiquer des informations, il y a deux aspects à cela. On peut dire que certaines informations ont en quelque sorte été refusées dans l'élaboration du rapport sur l'accident de Gander, car au cours de la deuxième année de l'enquête, ce que nous pourrions appeler, faute d'un meilleur terme, les dissidents, ont demandé de plus amples informations: ils ont demandé qu'une certaine partie de l'enquête soit refaite. Cela s'est produit à plusieurs reprises. Je songe en particulier au moteur n° 4. Nous avons fait venir un autre expert pour nous parler de. . .

Le président: Nous ne voulons pas entrer dans les détails ici, nous nous intéressons uniquement au processus.

M. Pultz: Excusez-moi, monsieur le président.

A un moment donné, la majorité des membres du Bureau estimaient que nous perdions notre temps. Chaque fois que nous refaisions une partie de l'enquête, les résultats étaient toujours les mêmes que les résultats obtenus à l'origine. Alors, nous avons décidé d'aller de l'avant. Il est arrivé à une ou deux reprises que, lorsqu'est venu le temps de voter, nous avons dit non, nous n'allons pas faire cela, nous allons produire le rapport.

M. Benjamin: Mais qu'en est-il alors de leurs allégations selon lesquelles ils n'ont pas pu obtenir les rapports de la GRC ou les rapports d'autres témoins quand ils les ont demandés?

M. Pultz: Je ne sais pas de quels rapports il s'agit. Quand ils parlent de. . .

M. Benjamin: Des photographies, etc.

[Text]

Mr. Pultz: I do not know what that is. Anything I asked for I was given.

Mr. Benjamin: Do you mean they did not ask for it at any time?

Mr. Pultz: I do not know that. They certainly did not ask at a board meeting where the board said we would like this produced and somehow or another it did not come. That never happened. If that kind of thing was occurring, it was outside the board.

Mr. Benjamin: Finally, just so we do not have to recommend that the whole damn works of you be fired—

Mr. MacEachern: Please do.

The Chairman: —after MacEachern's brief. He calls it legislative euthanasia, which is rather—

Mr. Benjamin: Gentlemen, our responsibility here is to come out of these committee hearings and to report to Parliament, with or without amendments, on a bill that if nothing else ensures as much as we can that what has been happening in CASB does not happen under the TAIB; that we safeguard whoever is on that new board and whoever the staff are, and the government and all the rest of us, from having to go through this exercise again. Are you satisfied that what is in the present bill accomplishes that, or are there any suggested amendments you would like to see? For example, the sole authority of the DOI, the sole authority of the chairman: should that be a responsibility of the whole board and not just one person, in either instance? What improvements do you think should be in the legislation, if any, to guard against this happening again?

Mr. Pultz: I believe Bill C-2 is a reasonable balance of the powers. I think if you change it into the Sopinka model or what Mr. Bobbitt suggested this morning it is quite a different organization. You require a different kind of appointment, a different background of the people, because the board is going to be a management board. I think that exercise, whatever benefits would come out of it, would be offset by the disadvantages of making the board less able to look after the overview, the setting of policy, dealing with the interested parties—

Mr. Benjamin: But how do you deal with a matter where one person on the board, the chairman, sets policy—

Mr. Pultz: He does not.

Mr. Benjamin: —and he can overrule you. He is the sole authority, the final authority on anything.

[Translation]

M. Pultz: Je ne sais pas de quoi il s'agit. Tout ce que j'ai demandé, moi, je l'ai obtenu.

M. Benjamin: Voulez-vous laisser entendre qu'ils n'ont jamais demandé ces rapports?

M. Pultz: Je ne peux pas l'affirmer. Ils ne les ont certainement pas demandé à une réunion du Bureau à l'issue de laquelle le Bureau aurait demandé tel ou tel document sans pouvoir l'obtenir. Cela ne s'est jamais produit. Si des rapports ont été refusés, ils n'ont pas été demandés à des réunions du Bureau.

M. Benjamin: Enfin, si vous ne voulez pas que nous nous sentions obligés de recommander que vous soyez tous fichés à la porte. . .

M. MacEachern: Je ne demanderais pas mieux.

Le président: . . . après avoir pris connaissance du mémoire de M. MacEachern. Il parle d'euthanasie législative, ce qui. . .

M. Benjamin: Messieurs, je vous rappelle que le but de ces audiences est de faire rapport au Parlement, avec ou sans amendement d'un projet de loi qui permettra à tout le moins d'empêcher autant que possible que les problèmes qui ce sont produits sous le BCSA ne se produisent sous le BEAT; notre rôle est de faire en sorte que les membres et les employés du nouveau bureau, quel qu'ils soient, de même que le gouvernement et toutes les autres parties en cause n'aient pas à se livrer à ce genre d'exercice. Etes-vous d'avis que le présent projet de loi permet d'atteindre cet objectif, ou croyez-vous que certains amendements devraient-y être apportés? Etes-vous d'accord, par exemple avec la compétence exclusive du directeur des enquêtes ou avec celle du président: serait-il préférable, dans les deux cas, de s'en remettre au Bureau comme tel et non pas à une seule personne? Croyez-vous qu'il y aurait lieu d'apporter des améliorations au texte du projet de loi pour empêcher que les problèmes de ce genre se reproduisent?

M. Pultz: Je crois que le projet de loi C-2 prévoit une répartition acceptable des pouvoirs. Il me semble que si vous le modifiez en suivant le modèle Sopinka ou celui que nous a proposé M. Bobbitt, il en résulterait un tout autre organisme. La composition du Bureau changerait de même que les antécédents des membres puisqu'il s'agirait d'un conseil de gestion. A mon avis il faut mettre en contrepois des avantages que procurerait un tel organisme, les inconvénients qui résulteraient du fait que le Bureau serait moins en mesure d'exercer un contrôle général, d'établir des politiques, de traiter avec les parties intéressées. . .

M. Benjamin: Mais que faites-vous du problème qui résulte du fait qu'un seul membre du Bureau, le président, peut établir la politique. . .

M. Pultz: Il ne peut pas agir seul.

M. Benjamin: . . . et que c'est sa décision qui prévaudra contre la vôtre. Il a la compétence exclusive, c'est lui qui a le dernier mot en toutes choses.

[Texte]

Mr. Pultz: No. He is on money matters. But that is not all bad. The board might decide it wants to do something really expensive or really screwy. Somebody has to be responsible for it and I think having one person is more accountable and it is more workable. I used the example in my brief that in the past when this CASB board had been trying to deal with administrative matters, it was a bit like having a chair that was not level, cutting one leg off at a time and keeping at it until you finally wound up with a legless chair. We have done that in our meetings at times.

• 1645

Mr. Benjamin: Then you do not feel that the board should be independent enough to report to Parliament through the Speaker, that they should have authority to go directly to Treasury Board. You are satisfied with the degree of independence that is in the present bill.

Mr. Pultz: I am not familiar enough with the administrative structure to comment intelligently about that. I would say that a minister other than the Minister of Transport would be of some benefit. Although there has not been any evidence of any conflict of interest, there certainly is the potential or the perception there.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I hardly know where to begin. We seem to have a real dichotomy here today.

I think we are not going to resolve the apparent dichotomy within the board, and I do not want to get into personalities, so I think I will take a different approach. I think I understand now why TAIB has come into existence. Are you gentlemen satisfied—and I will ask each one of you to reply—that the drafting of the TAIB will in fact do what it is purported to do, and will it prevent the kind of division within the board that we see here today?

Mr. MacEachern: You have two questions there, Mr. Dionne. I would say that the answer to the first one is, yes, the legislation will do the job of safeguarding, enhancing, promoting aviation safety. That is the intent.

The second part of your question, no. The most inspired language in the world and the most carefully crafted bill, in my view, will not prevent the kind of problems we are faced with.

Mr. Dionne: What will?

Mr. MacEachern: The Almighty.

Mr. Benjamin: But he will not take the job.

Mr. MacEachern: He is running for the Liberal leadership.

Mr. Dionne: I doubt very much we can invoke the Almighty to draft the bill for us.

[Traduction]

M. Pultz: Non, seulement pour les questions financières, ce qui n'est pas mauvais. Le Bureau pourrait décider de faire quelque chose de très coûteux ou de tout à fait farfelu. Quelqu'un doit en être reponsable et je pense qu'il est plus efficace de désigner une personne en particulier. Dans mon mémoire, j'ai dit que l'ancien bureau agissait parfois, lorsqu'il devait traiter des questions administratives, comme quelqu'un qui essaie de réparer une chaise banquale en racourcissant l'une patte après l'autre jusqu'à ce qu'il n'en reste aucune. Nous avons déjà fait cela lors de nos réunions.

M. Benjamin: Vous ne pensez donc pas que le Bureau devrait être assez indépendant pour faire rapport directement au Parlement, ou qu'il devrait être autorisé à s'adresser directement au Conseil du Trésor. Vous êtes satisfait du degré d'indépendance que prévoit le projet de loi actuel.

M. Pultz: Je ne connais pas assez le structure administrative pour en parler à bon escient. Je dirais qu'il serait avantageux d'avoir un ministre autres que le ministre des transport. Bien qu'aucun conflit d'intérêt n'ait été prouvé, c'est certainement une possibilité ou une impression qu'on peut donner.

M. Dionne: Monsieur le Président, je ne sais par où commencer. Nous semblons faire face à une vraie dichotomie aujourd'hui.

Nous n'allons certainement pas la résoudre aujourd'hui, je ne veux pas discuter de personnalités, j'aborderai donc la question sous un angle différent. Je crois comprendre maintenant pourquoi le BEAT a été créé. Pensez-vous messieurs—et je demanderais à chacun d'entre vous de répondre—que ce projet de loi atteindra son but, et qu'il empêchera le genre de divergence d'opinions au sein du Bureau que nous constatons ici aujourd'hui?

M. MacEachern: Vous posez en fait deux questions Monsieur Dionne. Je répondrai à la première par l'affirmative, en effet, le projet de loi permettra de sauvegarder, accroître et promouvoir la sécurité aérienne, ce qui est son intention.

Je répondrai par la négative à la deuxième partie de votre question. Le meilleur libellé du monde et le projet de loi le mieux pensé n'empêcheront quand même pas le genre de problème auquel nous faisons face.

M. Dionne: Qui l'empêchera?

M. MacEachern: Le Tout-puissant.

M. Benjamin: Mais il ne veut pas du poste.

M. MacEachern: Il se présente à la direction du parti libéral.

M. Dionne: Je doute fort que nous puissions demander au Tout-puissant de rédiger ce projet de loi pour nous.

[Text]

The Chairman: I thought I heard him say that no draftsman could potentially prevent some of the problems.

Mr. MacEachern: Maybe I was a little bit too—

The Chairman: Yes, I think you were being a little facetious there.

Mr. MacEachern: I think a board such as this operates on commonsense and goodwill and reasonableness. I think we all have to make compromises in our lives. I have fought battles on the board and I have lost them and I have accepted that. We had a bit of a dust-up about some public relations matter—

The Chairman: We are going right down the list here.

Mr. MacEachern: What can I say? There has to be some point where the majority are able to make a decision and that decision carries. We are consistently faced with the situation where the majority make a decision and the minority run out to the media and to the opposition politicians and pour out their souls about what is going on in our board, and no board can function that way.

Mr. Pultz: I think the wording in the bill is about as good as you can have it as far as the balance goes. I would agree with Mr. MacEachern that there is no guarantee. It is the quality of the appointments that are going to determine it. I think that had the Supinka model or had the one Mr. Bobbits outlined been in place in the last few years, the dissenters would have had the same complaint about the board operating procedures as they have now, because the minority simply was not able to convince the majority of their view. That would have been the case under Supinka or any other model where majority rules.

• 1650

Mr. Thurston: I think, Mr. Chairman, that the bill as written is capable of operating successfully, providing you get the right people on the board. But I do believe it could be improved if it were made absolutely explicit in the text that the tribunal function of the board must not be undermined by the activities of its members.

M. Portelance: Monsieur le président, je crois que le prochain Bureau devrait avoir un règlement aussi bien fait que le Règlement de la Chambre des communes. Votre Comité fera rapport à la Chambre prochainement, et il est bien écrit que le rapport que vous ferez sera le rapport du Comité et non le rapport de la minorité. Il y en a qui vont voter pour et d'autres qui vont voter contre.

Lorsqu'il y en a qui sont contre une motion, leur opposition est consignée au procès-verbal, mais cela s'arrête là. Vous pouvez en parler individuellement ailleurs, mais ce que la minorité pense n'est pas annexé à votre rapport parce que ce ne serait pas accepté à la

[Translation]

Le président: Je pensais avoir entendu dire que personne ne pourrait rédiger un projet de loi qui empêche à tout jamais ce genre de problème.

M. MacEachern: J'ai peut-être été un peu trop. . .

Le président: Oui, je pense que vous plaisantiez.

M. MacEachern: Ce genre de bureau fonctionne grâce au bon sens et à la bonne volonté de chacun. Nous devons tous faire des compromis dans nos vies. J'ai livré des batailles au sein du Bureau, je les ai perdues et je l'ai accepté. Nous avons eu un petit accrochage au sujet d'une question de relation publique. . .

Le président: Nous suivons très exactement la liste.

M. MacEachern: Que puis-je ajouter? A un moment donné, la majorité doit pouvoir prendre une décision et la faire appliquer. Il arrive régulièrement qu'après que la majorité ait pris une décision, la minorité se tourne vers les médias et les hommes politiques de l'opposition pour dire tout ce qu'ils ont sur le coeur. Aucun Bureau ne peut fonctionner de cette façon.

M. Pultz: Il me semble que le libellé du projet de loi est le meilleur auquel on puisse arriver tout en maintenant l'équilibre. J'en conviens avec M. MacEachern qu'il n'y a aucune garantie. C'est la qualité des nominations qui en décidera. Si le modèle Supinka ou celui de M. Bobbits avait été en place au cours des dernières années, les mécontents auraient eu les mêmes griefs que maintenant à formuler au sujet de son fonctionnement parce que la minorité n'a pas pu convaincre la majorité de son opinion. Il en aurait été de même en vertu du modèle Supinka ou de tout autre modèle où la majorité l'emporte.

M. Thurston: Monsieur le président, je pense que le projet de loi pourra donner de bons résultats dans son libellé actuel pourvu qu'on nomme les personnes appropriées au Bureau. Mais on pourrait quand même l'améliorer en précisant clairement dans le texte que la fonction de tribunal du Bureau ne doit pas être minée par les activités de ses membres.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I think that the new board's rules should be as well thought out as the House of Commons rules. Your committee will soon report to the House, and it is specified that that report is the committee's report and not the minorities report. Some members will vote for it and others against.

When members are against a motion, it is put on the record, but that is it. The individual member can talk about it elsewhere, but the minorities opinion is not appended to your report because the House would not accept it. You submit only one report. I think that a

[Texte]

Chambre. Vous faites un seul rapport. Je crois qu'un Bureau comme celui-ci devrait fonctionner un peu selon le même principe.

Qu'il y ait des dissidences et qu'elles soient notées au procès-verbal, très bien. Qu'on en parle aux journalistes, c'est déjà mauvais, mais passe encore. Mais annexer un rapport minoritaire au rapport principal détruit la crédibilité de l'organisme. Il y a toujours quelqu'un qui n'est pas satisfait à 100 p. 100 du contenu du rapport. Lors de la préparation du rapport où il y a eu *tant* de divisions, tous les membres, et surtout ceux qui s'opposent au système actuel, ont réellement participé, et une bonne partie du contenu du rapport reflète leurs vues qui ont été acceptées par la majorité d'entre nous. Je dirais que c'est le cas de 80 p. 100 du rapport. Lorsqu'on dit que la cause la plus probable est telle chose, ils sont contre, mais que voulez-vous? C'est toujours la majorité qui décide que c'est ce qui est le plus probable.

Je ne sais pas s'il est possible de traduire dans une loi ce que vous avez ici comme réglementation. Cela éviterait certainement beaucoup de disputes et donnerait plus de crédibilité au Bureau.

Mr. Dionne: The board on the TAIB will consist of a chairman and four members. I am assuming that those four members will be experts in the four modes of travel. I do not know that for sure, but it would seem to be a logical conclusion.

Would any or all of you like to comment on whether or not a four-member board plus a chairman is adequate to ask the necessary questions, to ferret out the necessary information, and to make the final decision? Or should that board be enlarged?

Mr. MacEachern: I think it is adequate. Arguments can be made for increasing it. To me they are reasonable arguments and I have no great problem with them, but I think five is a reasonable number.

Mr. Pultz: I have suggested in my brief that perhaps the addition of three or four part-time members may be of benefit. Also, it is my view that seven members would provide a little more depth. There are going to be people away on vacation, people sick, and due to normal turnover in board personnel you may be down one, and it will leave at times precious few there, barely more than a quorum at times—I think you can safely predict that.

But five will work. We have seen reference made to the National Transportation Safety Board in the United States operating with five people. And that is true. But each one of those members has an executive assistant and a secretary dedicated to his office only.

Mr. Thurston: Mr. Chairman, it can work, yes. But it really depends on the mandate that is given to the board. You see, we currently have the example of Justice Estey who is a one-man board, who is going to look into the whole operation of the investigation at Gander. Now, if one man can look after that, I would have thought that four men could look after four similar kinds of activity. Admittedly he is taking 90 days, but then he is going into

[Traduction]

board such as this one should operate on the same principle.

If there are dissident views and that they are mentioned in the minutes, very well. If someone runs out to the media, it may be bad, but still not too serious. However, to append a minority report to the main one undermines its credibility. There is always someone who is not satisfied 100% with the content. During the drafting when there was so many divisions, all members, and especially those who oppose the present system, really took part in the debate and the report reflects a lot of their views that were accepted by the majority of us. I would say that is the case for 80% of the report. When we say something and they are against, what can you do? It is always the majority that decides.

I do not know if you can have the same kind of rules in a bill. It would certainly avoid a lot of conflicts and enhance the board's credibility.

M. Dionne: Le BEAT sera composé d'un président et de quatre membres. Je suppose que ces quatre membres seront des experts dans les quatre moyens de transport. Je n'en suis pas sûr, mais cela me semble logique.

Pouvez-vous nous dire si un Bureau de quatre membres plus un président suffira à poser les questions nécessaires, à dénicher tous les renseignements pertinents et à rendre une décision finale? Ou devrait-on augmenter le nombre de membres?

M. MacEachern: Je crois que c'est suffisant. On peut toujours invoquer des arguments en faveur d'une augmentation du nombre, qui me semble tout à fait raisonnable, mais je pense que cinq c'est suffisant.

M. Pultz: Dans mon mémoire, je dis qu'il serait peut-être préférable d'ajouter trois ou quatre membres à temps partiel. Je pense aussi que la nomination de sept membres éviterait les problèmes qui se posent quand les gens doivent prendre leurs vacances, lorsqu'ils tombent malades, ce qui laisse parfois à peine le quorum.

Mais cinq seront suffisants. On a mentionné que le Bureau national de sécurité des transports des États-Unis en comptait aussi cinq, c'est vrai. Mais chacun de ces membres a son adjoint et sa secrétaire.

M. Thurston: Monsieur le président, cela peut fonctionner, en effet. Mais cela dépend vraiment du mandat confié au Bureau. Nous avons l'exemple maintenant du Juge Estey qui doit se pencher à lui seul sur tout le déroulement de l'enquête à Gander. Si un homme suffit dans ce cas, je suppose que quatre hommes pourront abattre quatre fois plus de travail. Il faut reconnaître qu'il dispose de 90 jours, mais il doit

[Text]

all the details and does not have the same kind of staff support as we have.

• 1655

So it really depends how you define the status of the board. In the terms I have previously described, that they are basically a tribunal, five members are enough. But if, on the other hand, they do far more than act as a tribunal then it is not nearly enough.

M. Portelance: Monsieur le président, comme disait M. Pultz, il serait peut-être bon, à l'article où le nombre de membres est limité à cinq, de prévoir la possibilité d'inviter des membres suppléants à participer lorsque quelqu'un serait malade ou absent. Dans le domaine de l'immigration, il y a eu un énorme arriéré dans les demandes parce qu'il n'y avait pas suffisamment de personnes pour s'en occuper. Ici vous pourriez toujours prévoir la possibilité d'avoir des gens additionnels en temps voulu. Mais cinq personnes peuvent assez bien faire le travail, comme le disait M. Thurston.

Mr. Dionne: On the investigative staff, are those staff members hired ad hoc for each different investigation? If so, are members of the board consulted on the hiring of investigative staff; and, if not, do you think that might avoid some of the conflict of the type we are witnessing here today?

Mr. Pultz: The board is not involved in the hiring process in the sense of conducting interviews or approving résumés, whatever. The board is only involved in the broader sense of setting policy, saying, these are the kind of people we think you should be hiring, and that sort of thing. That is as far as it goes.

Currently under the CASB act the board must supply them with the certification to be an investigator, the authority as such. Under the bill the chairman has that authority.

Mr. Dionne: But do you think the board members should be involved in the hiring of the investigators?

Mr. Pultz: I do not see the advantage.

The Chairman: What about debate? Would there not be even more debate when you got down into that level?

Mr. MacEachern: We would probably have no staff now with the current board; we would not be able to make a decision on whom to hire.

Mr. Pultz: We are all sitting on short chairs.

Mr. Benjamin: I have just a quick supplementary in response to a comment I think Mr. Portelance made in response to Mr. Dionne.

In the bill before us there is no provision for the appointment of temporary or alternate board members. Would you like to see an amendment in the bill to that effect, in the event of not only illness but if you could foresee a heavy workload coming up when you would need some extra bodies then you could put them to work?

[Translation]

vraiment entrer dans tous les détails et n'a pas le même personnel que nous.

Tout dépend donc vraiment du statut du Bureau. Si comme je le disais auparavant il s'agit en fait d'un tribunal, cinq est un nombre suffisant. Mais s'il doit assumer d'autres fonctions, il en faudrait certainement plus.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, as Mr. Pultz mentioned, maybe we could make it possible to resort to substitute members when somebody is sick or away under the section limiting the number of members to five. A huge backlog was created in the immigration field because the number of people taking care of cases was not sufficient. Here, we could provide for additional people as need be. But five people can do the job, as Mr. Thurston was saying.

M. Dionne: Les membres du personnel chargés des enquêtes sont-ils embauchés séparément pour chaque enquête? Dans l'affirmative, les membres du Bureau sont-ils consultés lors de l'embauche; et dans la négative, cela pourrait-il éviter le genre de controverse dont nous sommes témoins aujourd'hui?

M. Pultz: Le conseil ne s'occupe pas du tout de l'embauche pour ce qui est de la tenue des entrevues ou de l'approbation des curriculums vitae. Il ne s'occupe que de la politique dans un sens plus large, c'est à dire qu'il indique le genre de personne dont il pense avoir besoin, etc. Cela ne va pas plus loin.

En vertu de la loi actuelle sur le BCSA, le Bureau doit les accréditer comme enquêteurs. En vertu du projet de loi, c'est le président qui a ce pouvoir.

M. Dionne: Mais pensez-vous que les membres du Bureau devraient participer à l'embauche des enquêteurs?

M. Pultz: Je n'y vois pas d'avantage.

Le président: Qu'en est-il de la dissension? N'y en aurait-il pas encore plus à ce niveau-là?

M. MacEachern: Nous n'aurions probablement pas de personnel avec le bureau actuel; nous ne pourrions pas prendre de décisions sur les personnes à embaucher.

M. Pultz: Nous nous trouvons tous dans une position inconfortable.

M. Benjamin: J'aurais une courte question complémentaire en réponse à une observation qu'a faite M. Portelance en réponse à M. Dionne.

Le projet de loi dont nous sommes saisis ne prévoit pas la nomination de membres temporaires ou suppléants. Aimerez-vous que le projet de loi soit modifié en ce sens pour faire face non seulement au cas de maladie mais aux surcharges de travail occasionnelles?

[Texte]

Mr. Pultz: Could I give a supplementary answer?

Mr. Benjamin: Sure.

Mr. Portelance: Because we know how many accidents there are on average yearly in aviation, but we do not know yet what it would be in marine. We just mentioned the NTSB, who are only five members taking care of all the different modes, but they do not make the same kind of in-depth report as we do here in Canada. We take care of many smaller accidents than they do in the States. So the new board can also decide if they are going to go deeply into each accident, as we have been doing, or if they will just forget some of them.

Mr. Benjamin: Wait until you get all the railways—

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Portelance: But they do have the possibility of extra members.

Mr. Wilbee (Delta): Mr. Pultz, in item 5 of your brief you talk about the restriction of the chairman from delegating certain powers to another board member. When I read the bill, I do not see any unusual restriction there. What were you referring to?

• 1700

Mr. Pultz: The chairman's powers to delegate under that clause are divided into two things. He may delegate subparagraphs 5.(3)(a)(i) and (ii) to the board members, but he could delegate paragraph (b) to the staff member. What that really means is that it restricts his authority to delegate his work to board members to only the items specified in subparagraphs 5.(3)(a)(i) and (ii).

Mr. Wilbee: I did not read it that way, but I will take a look at it again later.

Mr. Pultz: I think that is what it is, Dr. Wilbee.

Mr. Wilbee: As for the second point, there was a lot of concern this morning about setting the chairman up as a czar. Do we need to limit the chairman's powers, or does he require the powers as outlined in the bill to carry out his function?

Mr. Pultz: In my view, the organization will function better if the powers are divided along the lines that they are in Bill C-2. I think the chairman can act quickly; he is close to it. He can still bring decisions to the board that he chooses to, or he can make them.

But as far as the investigating of the accident is concerned, the operational side, the board has good control over that as outlined in clause 8. It is set policy with respect to how they are going to be conducted. Then the clause giving the director of investigation's authority indicates that he must operate under those policies set by the board. That leaves the administration to the chairman

[Traduction]

M. Pultz: Puis-je donner une réponse complémentaire?

M. Benjamin: Certes.

M. Portelance: Nous savons combien il y a d'accidents aériens en moyenne annuellement, mais nous ne savons pas encore combien il y en aura dans le transport maritime. Vous venez de dire que le bureau américain ne compte que cinq membres qui s'occupent de tous les modes de transport, mais ceux-ci ne présentent pas le même genre de rapports complets qu'ici au Canada. Nous nous penchons sur un grand nombre d'accidents de moindre importance qu'aux États-Unis. Le nouveau bureau pourra donc décider si chaque accident fera l'objet d'une étude aussi approfondie, comme auparavant, ou si certains seront simplement écartés.

M. Benjamin: Attendez d'avoir tous les accidents de chemin de fer. . .

Le président: Merci monsieur Benjamin.

M. Portelance: Mais ils peuvent faire appel à des membres suppléants.

M. Wilbee (Delta): Monsieur Pultz, dans votre mémoire, vous mentionnez que le président ne peut pas déléguer certains pouvoirs à un autre membre du Bureau. Le projet de loi ne me semble comporter aucune restriction inhabituelle. A quoi faites-vous allusion?

M. Pultz: En vertu de cet article, les pouvoirs et autorités que le président peut déléguer sont scindés en deux catégories: certains sont à déléguer aux membres du Bureau et d'autres, au personnel. Au fond, cet article limite les pouvoirs que le président est autorisé à déléguer aux membres du Bureau à ceux précisés à l'article 5(3).

M. Wilbee: Ce n'est pas de cette façon que j'ai compris l'article, mais j'y reviendrai.

M. Pultz: Je crois que mon interprétation est exacte, monsieur Wilbee.

M. Wilbee: Deuxièmement, ce matin on s'est beaucoup interrogé sur l'étendue des pouvoirs à accorder au président. Faut-il limiter les pouvoirs du président, ou est-ce qu'il a effectivement besoin de toute l'autorité prévue au projet de loi pour exercer ses fonctions?

M. Pultz: A mon avis, le Bureau fonctionnera mieux sous le régime prévu au projet de loi C-2. Le président travaillera en étroite collaboration avec les membres du bureau et pourra agir rapidement. Il pourra toujours demander au Bureau de prendre certaines décisions, ou les prendre lui-même.

Par contre, sur le plan opérationnel, l'article 8 accorde aux membres du Bureau un certain contrôle, relativement aux enquêtes sur les accidents. Cet article précise la politique à suivre lors de l'enquête. De plus, l'article sur les responsabilités du directeur des enquêtes oblige cette personne à suivre les politiques établies par les membres du Bureau. Il en résulte que le président est chargé de

[Text]

and leaves the operational decisions to the board, and I think that is right.

Mr. Wilbee: I have a question to Mr. Portelance. From your experience in Parliament, where would you recommend this board report? We discussed whether it be the Minister of Transport or the Speaker. Where would you recommend?

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I know that when the last bill was accepted in 1983 the opposition wanted a different minister than the Minister of Transport.

The Chairman: We were right.

Mr. Portelance: But at that time the choice of the government... The way the bill is written, I think any minister could be named, but it happened to be the Minister of Transport. Since I have been there, I do not remember one time when we had any pressure coming from the minister or from the Department of Transport to any of the board members. The board has been free just the same. But it is only the way it may appear in public.

If another minister is responsible, it may make people think the board is more independent, but the board has been independent. A jury always decided, with no problem. No influence ever came, to my knowledge; not to me, and I am sure not to any of the members of the board. It is up to government to decide, but it might be wise to have another minister. He has enough problems himself within his department without having the one of the new board.

Mr. Wilbee: How about the Leader of the Opposition?

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Ma question s'adresse à M. Pultz et à M. Portelance. On a dit à ce Comité qu'il serait intéressant de nommer un vice-président permanent au Bureau au lieu de faire nommer un remplaçant du président par le gouverneur général en conseil, à sa guise. Pour le bon fonctionnement du Bureau, pensez-vous que la formule d'un vice-président permanent du Bureau serait préférable à la formule qui nous est proposée actuellement?

M. Portelance: Monsieur Pronovost, encore là, il s'agit de la responsabilité financière, de tout le système administratif. Présentement, une personne assume cette responsabilité. Dans un ministère, c'est le sous-ministre qui fait cela. C'est un peu le rôle du président parce qu'on ne fait pas partie d'un ministère.

C'est peut-être là que se situe la difficulté. S'il tombait malade, le gouverneur en conseil pourrait nommer quelqu'un d'autre. Un membre du Bureau pourrait le remplacer, mais il y a l'assermentation et différentes autres choses qui doivent être prises en considération. Vu que c'est lui qui, devant la Chambre, est responsable du côté financier, il serait peut-être difficile que quelqu'un d'autre joue le même rôle.

[Translation]

l'administration et les membres du Bureau, des décisions opérationnelles, une situation que je trouve correcte.

M. Wilbee: J'ai une question pour M. Portelance. D'après votre expérience parlementaire, de qui le Bureau devrait-il relever? On a parlé du ministre des Transports et du président de la Chambre. Quelle est votre recommandation?

M. Portelance: Monsieur le président, je sais qu'en 1983, lors de l'étude du dernier projet de loi, l'opposition a voulu nommer un ministre autre que le ministre des Transports.

Le président: Avec raison d'ailleurs.

M. Portelance: Mais le gouvernement d'alors a décidé... D'après moi, le libellé de ce projet de loi permet de nommer n'importe quel ministre; en l'occurrence, c'est le ministre des Transports. Depuis que je suis membre du Bureau, je ne me rappelle aucune ingérence dans les affaires du Bureau de la part du ministre ou de ses fonctionnaires. Qu'on relève d'un ministre en particulier peut donner une fausse impression au public, mais le Bureau a toujours été indépendant.

Si on précisait un autre ministre, cela pourrait donner l'impression d'une plus grande indépendance, mais je souligne que le Bureau a toujours été indépendant. Ses décisions ont toujours été prises, au moyen d'un jury, sans aucun problème. Ni moi ni aucun autre membre à ma connaissance n'avons jamais été soumis à des pressions. Il serait peut-être souhaitable de nommer un autre ministre responsable, mais c'est au gouvernement de trancher la question. Le ministre des Transports a suffisamment de problèmes au sein de son ministère, sans qu'on lui ajoute les problèmes de ce nouveau bureau.

M. Wilbee: Si on nommait le chef de l'opposition?

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): I have a question for Mr. Pultz and Mr. Portelance. The committee has been told that it might be a good idea to appoint a permanent vice-chairman of the Board instead of having an acting chairman appointed by the Governor in Council as she sees fit. To ensure efficient operation of the Board, do you think that having a permanent vice-chairman of the Board would be preferable to the procedure proposed in the bill?

Mr. Portelance: Mr. Pronovost, this, too, is a question of financial responsibility of the administrative system as a whole. At the moment, this responsibility is given to one person. In a department, this person is the deputy minister. Since the board is not part of any department, this responsibility is part of a chairman's duties.

Perhaps that is where the problem lies. If the chairman were ill, the Governor in Council could appoint someone else. A member of the Board could replace the chairman, but the swearing-in and other formalities would have to be considered. Since it is the Chairman who is responsible to the House of Commons for the Board's finances, it might be difficult to have someone else assume this responsibility.

[Texte]

[Traduction]

• 1705

Si le président actuel doit s'absenter lors d'une réunion normale, il peut demander à quelqu'un d'entre nous de présider la réunion, mais il ne peut pas nous demander de nous occuper de l'administration. Jamais il n'a nommé quelqu'un d'autre, parce qu'il y a le chef administratif qui le représente aussi et qui peut continuer du côté de l'administration. Il est en quelque sorte son sous-ministre ou son sous-ministre adjoint.

Mr. Angus: Gentlemen, there is just one area I want to pursue with you, and that is the whole question of conflict of interest and interference between the Minister of Transport and the Department of Transport.

Mr. MacEachern, in your document you zero in pretty quickly on what you perceive as a conflict of interest between now Justice Sopinka and his law partner in the report that was done for the Minister of Transport. Also, the Minister of Transport commissioned the Hickling study. The Minister of Transport commissioned Sopinka. The Minister of Transport assigned a justice to review the Gander crash, assigned a justice to do the Dryden crash. Would you not agree that all those instances are clear indications of ministerial interference with the operation of the board?

Mr. MacEachern: The Hickling study, I believe I am correct in saying, arose from a commitment made in the House of Commons by Mr. Axworthy when he was minister—I think it was at the request of opposition members at the time—that there ought to be an independent outside study of the CASB after it had been in operation for a number of years to see whether it was carrying out its mandate and performing as it should be performing. That is where Hickling came from. I would not consider that really interference. I think it was appointed with the best of intentions and in my view it did a good job, did a thorough investigation.

Mr. Angus: Was it a requirement of the act or was it just a commitment made in the House?

Mr. MacEachern: No, it was not in the act. It was an understanding. It may in fact have come from one of the committee hearings. My recollection is that it emerged through that process.

I have different views, as you may have gathered, about Mr. Sopinka, although thereto I do not particularly fault the minister. As one of my colleagues I believe described it, a deal was worked out between the minister and the dissenting members, so-called, that they would back off from certain legal actions they were initiating against the chairman of the day if the minister would appoint someone else to look at the board to see how we were performing. My own regret is that he named somebody who was a member of the same law firm as the lawyer the dissidents had sicked on the chairman, if I can use that phrase.

If the current chairman must be absent from a regular meeting, he can request that another member chair the meeting, but he cannot ask members to run the Board. He has never appointed anyone else, because the executive director also represents him and can continue to run the Board. In a way, the executive director is the chairman's deputy minister or assistant deputy minister.

M. Angus: Messieurs, j'aimerais examiner avec vous un seul sujet, le conflit d'intérêts ou l'ingérence de la part du ministre des Transports ou de son ministère.

Monsieur MacEachern, votre mémoire met en lumière un conflit d'intérêts que vous percevez entre le juge Sopinka et son ancien associé en ce qui concerne un rapport fait à la demande du ministre des Transports. J'insiste sur le fait que c'est le ministre des Transports qui a commandé le rapport Hickling ainsi que le rapport Sopinka. C'est ce même ministre qui a nommé les juges pour enquêter sur les accidents de Gander et de Dryden. Ne trouvez-vous pas comme moi que tous ces faits traduisent sans équivoque une ingérence de la part du ministre dans les affaires du Bureau?

M. MacEachern: Je crois pouvoir dire qu'on a entrepris la rédaction du rapport Hickling après que M. Axworthy, lorsqu'il était ministre, eut pris à la Chambre—à la demande des députés de l'opposition d'alors, je pense—l'engagement de faire effectuer une étude indépendante sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, après quelques années d'activité, pour déterminer s'il s'acquittait bien de ses fonctions. Voilà la raison d'être du rapport Hickling; je ne trouve pas qu'il s'agit là d'ingérence. Je pense que ce groupe a été nommé de bonne foi et a fait un bon travail, une enquête en profondeur.

M. Angus: S'agissait-il d'une obligation en vertu de la loi ou d'un engagement à la Chambre?

M. MacEachern: Si je me rappelle bien, c'était une entente—peut-être conclue à la suite de délibérations du comité—plutôt qu'une obligation législative.

Comme vous avez pu le deviner, je vois le rapport Sopinka sous un autre jour, même si je trouve que le ministre n'en a pas été entièrement responsable. Selon le compte rendu d'un de mes collègues, le ministre et les membres dissidents du Bureau se sont entendus: ces membres n'engageraient pas de poursuites judiciaires contre le président de l'époque si le ministre nommait une personne indépendante pour évaluer le fonctionnement du Bureau. Personnellement, je regrette qu'il ait nommé un avocat membre du même cabinet engagé par les membres dissidents pour poursuivre en justice le président du Bureau.

[Text]

To me there is a lack of a certain moral symmetry about what was done. It may not be a direct conflict. It certainly has the appearance of being a little less than I think it should have been.

Mr. Angus: What about the other two elements, the two crashes?

Mr. MacEachern: In the case of Gander I honestly do not think the minister had any alternative, because of the public perception that had emerged at that time. In my view he did the responsible thing. It did take the Gander out of our hands, which is something I feel very badly had to happen. I have my own views on why it happened, but you do not have all day.

Mr. Angus: Is that a reference to Dryden or to Gander?

Mr. MacEachern: We were heading down exactly the same road on Dryden as we had gone down on Gander. I told you earlier about a recommendation we approved, and it was approved only after a considerable battle on the board.

Mr. Pultz: Mr. Angus, I might just add, you may have noticed clause 63 of the bill outlines a review that will be conducted.

Mr. MacEachern: It is in the bill now.

• 1710

Mr. Angus: Good.

We heard testimony this morning about three different bits of information that came to the board on the role and powers of the board. The board itself asked for an opinion from Decary. There was also a letter from the justice department and a letter from PCO. We had a private discussion later, and I am not sure if I remembered what the witnesses actually said, but my impression was that the justice opinion agreed with Decary, and the PCO opinion agreed with the position you gentlemen have been promoting in terms of the role of the board. Is that your recollection of the views on those documents?

Mr. MacEachern: If I may, Mr. Decary was an outside lawyer who was consulted.

Mr. Angus: By the full board, yes.

Mr. MacEachern: We were having difficulties on the board, and he produced a report with a number of opinions in it. Some were quite reasonable and acceptable. I am not a lawyer and I do not pretend to be, but if you look at Decary's reports I think you will see he did not understand or take into account the Financial Administration Act and how it applies to a board such as ours. I think there was a shortcoming in his report.

I should also advise you that Mr. Decary's opinion did not in any way agree with the opinion of the lawyer who serves the board. It did not agree with the opinion of the

[Translation]

Sans avoir constitué un conflit direct d'intérêts, ce choix ne m'a pas paru désintéressé. J'espérais un choix un peu plus judicieux.

M. Angus: Et que pensez-vous des deux accidents?

M. MacEachern: En ce qui concerne l'accident de Gander, en toute franchise, je ne pense pas que le ministre avait d'autre choix, étant donné la réaction du public. Je pense qu'il a agi de façon responsable. Sa décision a eu pour effet de nous enlever la responsabilité d'enquêter sur l'accident de Gander, ce qui m'a grandement troublé. J'ai évidemment un point de vue sur les causes de cette situation, mais votre temps est limité.

M. Angus: Parlez-vous de l'accident de Dryden ou de celui de Gander?

M. MacEachern: Les choses se sont passées exactement de la même façon dans les deux cas. J'ai déjà traité d'une recommandation que le Bureau n'a approuvée qu'après de nombreux tiraillements.

M. Pultz: Monsieur Angus, permettez-moi d'ajouter que l'article 63 du projet de loi prévoit un examen de sa mise en application.

M. MacEachern: Effectivement, c'est prévu dans le projet de loi.

M. Angus: Parfait.

Ce matin, on nous a parlé de trois éléments d'information qui sont parvenus au Bureau au sujet du rôle et des pouvoirs du Bureau même. Celui-ci a demandé une opinion à Decary. Il y a également eu une lettre du ministère de la Justice et une lettre du BCP. Nous en avons discuté plus tard en privé, et je ne suis certain de me souvenir exactement de ce qu'ont dit les témoins, mais j'ai eu l'impression que le ministère de la Justice était d'accord avec Decary et que le BCP se rangeait plutôt à votre opinion sur le rôle du Bureau. C'est bien ainsi que vous avez interprété ces documents?

M. MacEachern: M. Decary, soit dit en passant, est un avocat de l'extérieur qui a été consulté.

M. Angus: Par le Bureau, effectivement.

M. MacEachern: Les membres du Bureau éprouvaient certaines difficultés, et il a préparé un rapport contenant un certain nombre d'opinions. Certaines d'entre elles étaient tout à fait raisonnables. Je ne suis pas avocat moi-même, et je ne prétends pas l'être, mais si vous consultez les rapports de Decary, vous verrez qu'il n'a pas tenu compte de la Loi sur l'administration financière et de son application à un Bureau comme le nôtre. Autrement dit, il y avait certaines lacunes dans son rapport.

Je tiens à préciser également que l'opinion de M. Decary n'avait rien de commun avec celle de l'avocat qui est attaché au Bureau. Il n'était pas d'accord non plus

[Texte]

Minister of Justice, and it did not agree with the opinion of Mr. Tellier, who I believe was secretary of the PCO at the time. I believe Mr. Sopinka's views on the matter of the relationship between the board, the chairman and the investigative staff did coincide in some respects with Mr. Decary.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: We are on the five-minute rule at the moment.

Mr. Comuzzi: I am going to use the five-minute rule the way you use the five-minute rule, if I can.

The Chairman: You do not have the gavel.

Mr. Comuzzi: It will save a lot of time if I could have the undertaking of someone to produce some procedural manuals for board members on the Canadian Aviation Safety Board. Since the evidence is so diametrically opposed, from what we heard this morning, it looks like we are going to need the minutes of the meetings, using Gander as an example, to establish some authenticity for what we have heard. I would like to recommend that, Mr. Chairman.

The Chairman: In terms of the manuals, I am not quite sure. Mr. Pultz, could you comment on that before I comment on the other suggestion?

Mr. Angus: I have a point of order, Mr. Chairman. I am not sure if it is fair to ask these witnesses, who have come here as individuals, as opposed to a request through you, as Chair, to the chairman of the Aviation Safety Board.

The Chairman: To expedite matters, Mr. Comuzzi, which is how you prefaced your question—

Mr. Comuzzi: I do not care how we get them, as long as we get them.

The Chairman: I will check to see just what the procedures are. You are asking for a procedural manual?

Mr. Comuzzi: A procedural manual for board members. There has to be one.

The Chairman: We will check to see what there is and get back on that.

Mr. Comuzzi: There have to be minutes of meetings.

The Chairman: We will have a larger discussion on that at another time.

Mr. Comuzzi: Just to be specific, Mr. Chairman, I am asking for the minutes of the meetings as they refer to Gander, with the four members present today and the three members who gave evidence this morning. Then we can check the authenticity.

The Chairman: We will talk about it at a steering committee meeting. That covers a two-year period. I have heard you, and we will get directions.

[Traduction]

avec le ministre de la Justice pas plus qu'avec M. Tellier qui, je crois, était secrétaire du BCP à l'époque. Cela dit, je pense que la position de M. Sopinka au sujet des relations qui existent entre le président et le personnel chargé des enquêtes coïncidaient dans une certaine mesure avec celle de M. Decary.

M. Angus: Merci, messieurs.

Le président: Nous en sommes à des tours de cinq minutes.

M. Comuzzi: Si vous le permettez, je vais interpréter la règle des cinq minutes comme vous l'interprétez vous-même.

Le président: Ce n'est pas vous qui avez le marteau.

M. Comuzzi: Nous gagnerions beaucoup de temps si quelqu'un acceptait de trouver des manuels de procédure pour les membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne. D'après ce que nous avons entendu ce matin, les opinions sont diamétralement opposées et, selon toute probabilité, nous aurons besoin des procès-verbaux des séances, en prenant l'exemple de Gander, pour établir l'authenticité de ce que nous avons entendu. C'est donc une recommandation que je fais, monsieur le président.

Le président: Pour ce qui est des manuels, je ne suis pas certain... Monsieur Pultz, qu'en pensez-vous avant que nous discutons de l'autre suggestion?

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nos témoins sont venus de leur propre gré et n'ont pas été convoqués dans le cadre d'une demande présentée au président du Bureau canadien de la sécurité aérienne par notre président; dans ces conditions, je me demande si ces questions sont bien justifiées.

Le président: Monsieur Comuzzi, pour gagner du temps, puisque c'est votre souci..

M. Comuzzi: Peu importe la manière, l'important c'est de les obtenir.

Le président: Je vais vérifier la procédure. Vous voulez qu'on nous fournisse un manuel de procédure?

M. Comuzzi: Le manuel de procédure que les membres du Bureau utilisent. Il y en a forcément un.

Le président: Nous allons vérifier cela et vous faire un rapport.

M. Comuzzi: Il y a certainement un procès-verbal.

Le président: Nous reviendrons sur cette question et nous l'approfondirons plus tard.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je précise que c'est le procès-verbal des réunions sur l'accident de Gander que je souhaite obtenir, les réunions auxquelles assistaient les quatre personnes qui sont ici aujourd'hui et les trois autres que nous avons reçues ce matin. De cette façon, nous pourrions vérifier l'authenticité de leurs dires.

Le président: Nous en discuterons en comité directeur. Cela s'étale sur une période de deux ans. J'ai compris ce que vous voulez et nous allons nous en occuper.

[Text]

Mr. MacEachern: I am not sure I understood Mr. Comuzzi. Did you want the minutes of the CASB meetings or some other minutes you are referring to?

Mr. Comuzzi: The minutes you keep as. . .

Mr. MacEachern: May I make a suggestion. Our proceedings are taped, and I think it would be much more appropriate for you to hear the tapes rather than the abridged minutes which will not, in my view, give you a complete picture.

The Chairman: I do not know if your suggestion is helping very much, Mr. MacEachern. We have the point. It is going to be considered by the steering committee and dealt with because it raises potentially some very substantive problems as far as the Chair is concerned. We are not reviewing the Gander accident, we are on Bill C-2. But we will debate that another time.

• 1715

Mr. Comuzzi: In light of the information we have heard today, we have to go into the record to see whether the procedures in Bill C-2 are going to be operative.

The Chairman: I am not arguing. I heard you discuss it.

Mr. Comuzzi: That is my position.

The Chairman: We have also heard from both groups of witnesses this morning and this afternoon that you are never going to draft a law that is potentially going to take care of all the problems.

Mr. Comuzzi: If that is the case, Mr. Chairman, we are wasting our time. But that is not the subject. . . Several times the comment was made that the system is working. Well, it is obvious that the system is not working, and proof is that Mr. Justice Estey and Mr. Justice Moshansky had to intervene in the two serious incidents that are before the board.

I would like to comment on the Dryden crash. On March 8 the minister announced that hard-winged aircraft are more susceptible to ice contamination and subsequent to that, around March 20, the CASB put through a bulletin, or whatever your information is called. Is that correct?

Mr. MacEachern: I think you are talking about recommendations. The bulletin would have been from Transport Canada in response to our earlier recommendations on icing relating to Gander I think, but what you are talking about is the interim recommendation I spoke about earlier, according to the dates you are giving.

The Chairman: You make a recommendation and from there flows a bulletin, from DOT.

[Translation]

M. MacEachern: Pour ma part, je ne suis pas certain d'avoir bien compris M. Comuzzi. Vous voulez les procès-verbaux des réunions du BCSA; quels sont les procès-verbaux dont vous parlez?

M. Comuzzi: Les procès-verbaux que vous établissez. . .

M. MacEachern: Je vais me permettre de faire une suggestion. Nos séances sont enregistrées, et vous auriez tout intérêt à entendre les bandes magnétiques au lieu de lire des procès-verbaux condensés qui, à mon avis, ne donnent pas une idée d'ensemble.

Le président: Monsieur MacEachern, je ne sais pas si votre suggestion sera très utile. Nous prenons note. Le comité directeur va en discuter car, de l'avis du président, cette situation soulève des questions de fond très importantes. Nous ne sommes pas là pour discuter de l'accident de Gander mais bien du projet de loi C-2; quoi qu'il en soit, nous y reviendrons plus tard.

M. Comuzzi: A la lumière des informations que nous venons d'obtenir, nous devons remonter dans le temps pour voir si les procédures prévues par le projet de loi C-2 seront efficaces.

Le président: Je ne conteste pas cela. Je vous ai entendu en discuter.

M. Comuzzi: Voilà mon opinion.

Le président: Nous avons également entendu deux groupes de témoins, ceux de ce matin et ceux qui sont parmi nous cet après-midi, et tous nous ont dit qu'il était impossible d'énoncer une loi qui prévoie absolument tous les problèmes.

M. Comuzzi: Dans ce cas, monsieur le président, nous perdons notre temps. Mais là n'est pas la question. . . A plusieurs reprises, nous avons entendu dire que le système fonctionnait. Or, il est évident que le système ne fonctionne pas, et la preuve en est que le juge Estey et le juge Moshansky ont été forcés d'intervenir à l'occasion des deux incidents très graves dont le Bureau s'occupe actuellement.

Je vais parler maintenant de l'accident de Dryden. Le 8 mars, le ministre a annoncé que les appareils à ailes rigides étaient plus vulnérables au givre et que vers le 20 mars le BCSA a publié un bulletin à ce sujet, ou une notice d'information, je ne sais pas comment vous les appelez. Est-ce que c'est vrai?

M. MacEachern: Vous parlez, je crois, de recommandations. Le bulletin a dû être émis par Transports Canada pour faire suite à notre recommandation relative au givre et fondée sur les conclusions de l'accident de Gander. Mais vous pensez aux recommandations intérimaires dont j'ai parlé tout à l'heure, si j'en juge par les dates que vous citez.

Le président: Vous formulez une recommandation, et le ministère des Transports publie un bulletin.

[Texte]

Mr. MacEachern: The bulletin that he is talking about arose from the Gander—

The Chairman: Yes, but you make a recommendation—

Mr. MacEachern: —but the other matter he is talking about is a new recommendation that arose from Dryden.

Mr. Comuzzi: In the interim, the Dryden crash occurred. On March 8 there was a bulletin, on March 10 the Dryden crash happened, and then, on March 20, there was a recommendation.

Mr. MacEachern: Yes.

Mr. Comuzzi: I just make that point. I will follow through with the analogy. The last recommendations I have seen from the CASB were with respect to Pearson: the landing on the northeast runways was one interim measure and the vertical distance on aircraft as they were circling, coming in to land, was another. Those were implemented on April 7.

Did those recommendations meet with the unanimous approval of the board?

Mr. Pultz: I cannot remember. I believe they did.

Mr. Comuzzi: With all the members who gave evidence this morning and all—

Mr. Pultz: I think all those air traffic control recommendations were unanimous.

Mr. Comuzzi: Then, my follow-up on that is, what have you done as a board to monitor those two conditions?

Mr. MacEachern: We have an ongoing investigation into air traffic control problems. The very fact that those were interim recommendations means that—

Mr. Comuzzi: They were implemented.

Mr. MacEachern: —they were investigations in train. We have a monitoring system for recommendations, to what extent they have been responded to by the government or implemented.

Mr. Pultz: Transport Canada produces a score sheet quarterly. It outlines every recommendation, where it is at and what they have done about it. Some of them are only partly dealt with at one point. Sometimes it takes months for them to finish it and we keep track of it that way. We do not have any legislative authority to force them to do anything, but we can follow it and we can issue the recommendation again. We can raise it in the press. We can make enough noise so that they will do it.

Mr. Comuzzi: You introduced two interim measures at Pearson. They were adopted by Transport Canada. Have

[Traduction]

M. MacEachern: Le bulletin dont il est question a été publié à cause de Gander. . .

Le président: Oui, mais, de votre côté, vous formulez une recommandation. . .

M. MacEachern: . . . mais vous parlez également d'une nouvelle recommandation qui a été faite à la suite de l'accident de Dryden.

M. Comuzzi: Dans l'intervalle, il y a eu l'accident de Dryden. Le 8 mars, un bulletin a été publié, le 10 mars, l'accident s'est produit et, le 20 mars, une recommandation a été faite.

M. MacEachern: Oui.

M. Comuzzi: Je tiens à le préciser. Maintenant, je vais faire une comparaison; les dernières recommandations du BCSCA portaient sur l'aéroport Pearson: l'atterrissage sur les pistes nord-est constituait une mesure temporaire de même que la distance verticale entre les appareils en attente d'atterrissage. Ces mesures sont entrées en vigueur le 7 avril.

Est-ce que ces recommandations ont été approuvées par le Bureau à l'unanimité?

M. Pultz: Je ne m'en souviens pas, je crois que oui.

M. Comuzzi: Tous ceux qui ont témoigné ce matin et tous. . .

M. Pultz: Je crois que toutes ces recommandations relatives au contrôle du trafic aérien étaient unanimes.

M. Comuzzi: Dans ce cas, je vais vous demander ce que votre Bureau a fait pour surveiller l'application de ces deux conditions?

M. MacEachern: Les problèmes de contrôle du trafic aérien font l'objet d'enquêtes permanentes. Le fait même que ces recommandations aient eu un caractère temporaire signifie. . .

M. Comuzzi: Elles ont été appliquées.

M. MacEachern: . . . que des enquêtes étaient en cours. Nous avons un système de contrôle des recommandations et nous vérifions dans quelle mesure elles ont été appliquées par le gouvernement et dans quelle mesure on en a tenu compte.

M. Pultz: Transports Canada publie un bulletin trimestriel qui contient la liste des recommandations et les mesures prises pour les appliquer. Certaines recommandations commencent par être appliquées en partie. Parfois, il faut des mois pour les mettre en application et, pour nous, c'est un moyen de suivre la situation. En droit, nous n'avons pas le pouvoir de les forcer à faire quoi que ce soit mais nous pouvons suivre l'évolution de la situation et, le cas échéant, formuler les recommandations de nouveau. Nous pouvons également contacter la presse. Nous pouvons faire du bruit pour les forcer à faire quelque chose.

M. Comuzzi: Vous avez été à l'origine de deux mesures intérimaires à l'aéroport Pearson. Dans ce cas, vos

[Text]

you done anything beyond that to find out whether those two recommendations are working?

Mr. MacEachern: It is part of the ongoing investigation.

Mr. Comuzzi: Do you have anything on that yet?

Mr. MacEachern: No.

• 1720

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Chairman, maybe I could address this to Mr. Pultz. I just wanted to go through it quickly for my own edification.

Obviously in major crashes you go to a public inquiry process. You mention that this occurred in the Gander matter, and it is also in the bill we are discussing. Once that decision is made, you said that four individuals from the board sit as commissioners under the Public Inquiries Act. Is that correct?

Mr. Pultz: There could be any number, but there was four in that case.

Mr. Atkinson: And you sit as commissioners, I assume, under the Public Inquiries Act.

Mr. Pultz: With essentially the same powers.

Mr. Atkinson: I assume that before you sit the powers of a commissioner are pointed out to each individual person.

Mr. Pultz: I believe so.

Mr. Atkinson: You mentioned a pre-trial conference where you go over the witnesses and so on you are going to be looking at.

Mr. Pultz: And the areas of questioning.

Mr. Atkinson: There was a question that came this morning about not being able to talk to witnesses, and so on. I assume that was through the public inquiry phase when you are sitting as commissioners, when you are really not allowed to go and talk to witnesses. Is that correct?

Mr. Pultz: I believe Mr. Stevenson's concern was he had not read the witness statements from all 200 witnesses, or whatever number had been taken at that time, so he was not able to make an informed decision as to who should come to the inquiry.

Mr. Atkinson: But under the Public Inquiries Act that is not the commissioners' function at that point. Is that not correct?

Mr. Pultz: I cannot speak to the legal part of this. The way the CASB does it is that the staff recommends to the board what witnesses should be called. They have made that decision by taking a cross-section of the witnesses,

[Translation]

recommandations ont été adoptées par Transports Canada. Est-ce que vous avez cherché à vous assurer que ces mesures fonctionnaient bien?

M. MacEachern: Cela fait partie de l'enquête permanente.

M. Comuzzi: Avez-vous des résultats?

M. MacEachern: Non.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur le président, c'est à M. Pultz que je m'adresse. Je veux passer en revue rapidement un certain nombre de choses pour ma propre information.

De toute évidence, en cas d'accidents majeurs, vous organisez une enquête publique. Vous avez dit que cela s'était produit dans le cas de l'accident de Gander, et le projet de loi que nous étudions prévoit également cela. Une fois la décision prise, vous dites que quatre membres du Bureau siègent en tant que commissaires aux termes de la Loi sur les enquêtes (enquêtes sur les Affaires publiques). C'est bien cela?

M. Pultz: Le nombre varie, mais dans ce cas particulier, il y avait quatre personnes.

M. Atkinson: Et vous siégez en qualité de commissaire, j'imagine, aux termes de la Loi sur les enquêtes.

M. Pultz: Essentiellement, nous avons les mêmes pouvoirs.

M. Atkinson: J'imagine qu'avant de commencer, on explique à chacun quels sont les pouvoirs d'un commissaire.

M. Pultz: Je crois que oui.

M. Atkinson: Vous avez parlé d'une conférence qui précède le procès et pendant laquelle vous passez en revue les témoins que vous entendrez.

M. Pultz: Et les sujets qui seront abordés sous forme de questions.

M. Atkinson: Ce matin, quelqu'un a mentionné l'impossibilité de parler aux témoins, etc. J'imagine que cette personne faisait allusion à l'enquête publique où vous siégez en qualité de commissaire et pendant laquelle vous n'êtes pas autorisé à aller parler aux témoins, n'est-ce pas?

M. Pultz: M. Stevenson s'inquiétait, je crois, de n'avoir pas lu toutes les déclarations des quelque 200 témoins—je ne sais pas exactement combien il y en a eu—et craignait de ne pouvoir prendre une décision informée sur les gens qu'il faudrait convoquer.

M. Atkinson: Mais aux termes de la Loi sur les enquêtes, cela n'entre pas dans les fonctions des commissaires à ce stade, n'est-ce pas?

M. Pultz: Je ne peux pas discuter des aspects juridiques. D'après la procédure suivie par le BCSA, le personnel recommande au Bureau une liste de témoins à convoquer. Il dresse cette liste en retenant un échantillonnage de

[Texte]

after interviewing them. Then they put that list to the board and the board says, okay, that is an acceptable list.

I know of no restriction against a board member reading the witness statements so that he can make a more informed decision as to whether those are the witnesses he wants or not. Maybe there is some legal bar to that; I do not know.

Mr. Atkinson: But once you get into that public inquiry setting you are bound by the rules of the Public Inquiries Act until you get out of that setting.

Mr. Pultz: It does refer to that in the act, but I have never heard that restriction brought up as a concern.

Mr. Atkinson: I was just wondering about that. After the public inquiry portion do the four board members, or how many they may be, make a recommendation? Do they make a report after the public inquiry?

Mr. Pultz: Not specifically, no. The public inquiry is just one phase of the entire investigation, where people are brought forth. Primarily it satisfies the concern of the public, the corrosive conjecture that there might be out there. It airs the whole process.

Normally in an investigation of this sort, or a public inquiry of this sort, there is not much new information comes out because the investigators have already talked at length to each of the witnesses, getting the witness statements and so on. Occasionally new things come up, but it is rare.

Mr. Atkinson: So for a major crash it is just more or less to get it out into the public, and that is the reason it is handled in that manner?

Mr. Pultz: That is correct.

The Chairman: In the form of a coroner's inquest? I mean, to get it out to the public.

Mr. Pultz: It is less fact-finding than a coroner's inquest.

The Chairman: But to get it out in the public domain.

Mr. Pultz: That is correct, sir.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Monsieur Pultz, vous avez déjà répondu partiellement à ce que je vais demander parce que vous avez dit que cinq personnes au sein du Bureau suffiraient, d'après ce que j'ai cru comprendre. Par contre, avec des gens à temps partiel, qu'il faudrait ajouter pour compléter, je me demandais s'il ne faudrait pas dire qu'un quorum de trois serait suffisant également.

Mr. Pultz: Mr. Chairman, I believe that a quorum of two has the advantage of dealing with the sickness and all this other stuff. If you raise it to three and there are five members, it depends on whether the part-time people can come or not all the time. I think the quorum at two is

[Traduction]

témoins après les entrevues. Il soumette ensuite cette liste au Bureau, qui décide alors qu'elle est acceptable.

Je ne vois pas ce qui empêcherait un membre du Bureau de lire les déclarations des témoins pour pouvoir décider en toute connaissance de cause des témoins à convoquer. Il y a peut-être des obstacles juridiques, je ne sais pas.

M. Atkinson: Mais quand l'enquête publique débute, vous êtes liés par les règles de la Loi sur les enquêtes jusqu'à ce que ce soit terminé.

M. Pultz: Il en est question dans la loi, mais je n'ai jamais vu quiconque s'inquiéter de cette restriction.

M. Atkinson: C'est un aspect qui m'a intrigué. Lorsque l'enquête publique est terminée, est-ce que les quatre membres du Bureau ou les membres du Bureau formulent une recommandation? Est-ce qu'ils rédigent un rapport après l'enquête publique?

M. Pultz: Pas vraiment. L'enquête publique est un élément seulement de l'enquête; c'est le moment où l'on écoute les gens. C'est surtout un moyen de rassurer le public qui se pose des questions et s'inquiète de la situation. Cela donne une certaine ouverture au processus.

D'ordinaire, dans une enquête publique de ce genre, on n'apprend pas grand-chose de nouveau car les enquêteurs ont déjà discuté longuement avec chacun des témoins, ils ont déjà pris leurs déclarations, etc. Il arrive que quelque chose fasse surface, mais c'est rare.

M. Atkinson: En cas d'accidents aériens graves, cela sert surtout à informer la population et c'est ce qui justifie cette procédure?

M. Pultz: Exactement.

Le président: Une sorte d'enquête du coroner. Une façon de publier les faits.

M. Pultz: En effet, ce ne sont pas tant les faits qui sont importants, c'est une sorte d'enquête du coroner.

Le président: Pour informer le public.

M. Pultz: Effectivement, monsieur.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): Mr. Pultz, you have already answered partially the question I am about to ask you. If I understood you correctly, you said that a board of five people would be sufficient. But then, you would have to add part-time people. I was wondering whether in that case a quorum of three persons would not be sufficient.

M. Pultz: Monsieur le président, avec un quorum de deux on évite des problèmes en cas de maladie, etc. Si vous portez ce quorum à trois et qu'il y a cinq membres, il peut y avoir des problèmes car les membres à temps partiel ne sont pas toujours disponibles. A mon avis, un

[Text]

reasonable, with five members. That is my bottom line, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: The word "quorum" means "majority".

Mr. Pultz: We currently operate with a quorum of two.

Mr. Benjamin: If I can remember my Latin from school. . .

The Chairman: Order. It is a majority, unless otherwise agreed, as we have agreed here to have a quorum to hear evidence, which is not a majority.

• 1725

Mme Venne: Je vois dans vos recommandations l'expression *term appointment* pour le mandat, et vous favorisez davantage les sept ans que les cinq ans. Je ne pense pas que ce soit évidemment un point majeur dans vos recommandations. J'aimerais savoir si, pour vous, cela est vraiment très important. Car si on nomme quelqu'un pour sept ans et que l'on en veut plus, cela devient mal commode, mais pour cinq ans c'est la même chose. J'avoue que ça ne va pas vraiment faire de grande différence. Je voulais savoir si c'était vraiment très important dans vos recommandations, ce point-là.

Mr. Pultz: No, it is not super important, if you will. In my view, it would simply enable the government to get better people, because they would be able to more easily range further.

It is quite a thing to get somebody who is under retirement age, who has made a success out of something—and I assume that is the kind of person you want—to drop what he or she is doing and move to Ottawa, family, lock, stock and barrel on the basis of five quick years. I know you people do it. But that is the basis for the statement. Hopefully and intuitively you get a better person to apply.

Mrs. Venne: Thank you.

Le président: Merci, madame Venne. Je m'excuse.

Colleagues, I think we have an item of business to discuss that Mr. Dionne brought up.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I know at the end of the previous meeting one of the members mentioned that only certain people on the board were travelling and things of that sort. I have a paper here that I would like to table with you, if you would take a look at it.

The Chairman: That is internal to your board. It does not help or hurt us in Bill C-2.

I used to be in this caucus room under some leader and I never travelled for 11 years. Then we changed

[Translation]

quorum de deux est raisonnable, si le Bureau comprend cinq personnes. C'est un minimum, monsieur le président.

M. Benjamin: Le terme «quorum» signifie «majorité».

M. Pultz: A l'heure actuelle, nous avons un quorum de deux.

M. Benjamin: Si je me souviens bien de mon latin. . .

Le président: A l'ordre. Il s'agit d'une majorité, à moins qu'on n'en ait disposé autrement, tout comme nous, nous avons décidé d'un quorum pour entendre des témoignages et, dans ce cas, il ne s'agit pas d'une majorité.

Mrs. Venne: I see in your recommendations that you use the expression "term appointment" regarding the mandate and that you seem to favour a seven-year mandate instead of a five-year mandate. It does not seem to be a major point in your recommendations. I would like to confirm that with you. If someone is appointed for seven years and turns out to be unsuitable, it can make for a very uneasy situation. I suppose it does not make a very big difference if he is appointed for five years. I would just like to know how important this particular point is for you.

M. Pultz: Il n'est pas d'une importance capitale, si vous voulez. À mon avis, il permettrait simplement au gouvernement d'obtenir des gens plus compétents parce qu'ils pourraient mieux prévoir leur avenir.

Il n'est pas particulièrement facile de demander à des gens qui n'ont pas atteint l'âge de la retraite, qui ont eu du succès dans leur domaine d'activité—et je suppose que c'est le genre de personnes que vous désirez obtenir—de tout abandonner et de déménager à Ottawa avec armes et bagages pour une brève période de cinq ans. Je sais bien que vous êtes appelée à le faire vous-même. Cependant, mon intuition me dit qu'avec une période plus longue, vous pourriez obtenir des gens plus compétents.

Mme Venne: Merci.

The Chairman: Thank you, Mrs. Venne. Excuse me, please.

Chers collègues, nous devons maintenant discuter d'une affaire soulevée par M. Dionne.

M. Portelance: Monsieur le président, à la fin de la réunion antérieure, un des députés a mentionné le fait que seulement certains membres du Bureau voyageaient et faisaient un certain nombre de choses. J'ai ici un document que j'aimerais déposer afin que vous puissiez l'examiner.

Le président: C'est un document interne de votre bureau. Il n'a pas d'effet sur le projet de loi C-2.

Nous avons l'habitude, sous la direction d'un certain chef, de vous réunir dans cette salle de caucus, et je n'ai

[Texte]

leaders and I got my first trip. So you have something to look forward to, Liberals.

Colleagues and gentlemen, I must say, this has been a very unique exposure today and, as someone said, a dichotomy. There are other ways to describe today, but we had evidence this morning and this afternoon in many ways diametrically opposed in terms of interpretation. I was very pleased, and I want to thank all who gave evidence here today and the members for their co-operation with the Chair. While there were very strong views sincerely held, we were able to avoid anything personal, which obviously must have been more difficult perhaps within the CASB office rooms.

I really thank you all for treating tenderly the unique circumstances that confront us and pose questions to us. Of course we will have other evidence, but I am glad this part of it is basically over with. We will see. I thank you very much.

Mr. MacEachern: Do we get a decree nisi?

The Chairman: We had better leave that alone. You get a decree nisi. Every witness has a decree nisi. There is no decree absolute until we finally report the bill, because we can always call someone back. Thank you very much.

We will now quickly talk about the item of business Mr. Dionne mentioned, whether it is in camera or not. Maurice, this is your motion, and I will remember this. Committee members on the government side, you saw what happened when you were not here. We were presented with a motion and we had a quorum, but we did not have enough to walk out. That would have taken care of a quorum, and the chairman would not have accepted the motion. We would have accepted it later when we recognized him.

The reality is that we have been in touch with Mr. de Belleval, and he is most reluctant to come. We do not have power to subpoena him. We can have a motion here to go to the House to compel him and get into that procedure, which I have been informed and reminded of by my clerk. I can tell you that my instinct is that it would not be the way to go, because we would not get the motion in the House.

• 1730

I think that with discussions with the Minister of Transport, who was the gentleman who was with de Belleval when... I do not know how it happened myself. So I am at a loss... other than what I read in the newspapers. I do not know if he resigned or was fired. That is why I am receptive to exploring it.

[Traduction]

jamais été appelé à voyager pendant 11 ans. Ensuite, il y a eu un nouveau chef et j'ai effectué mon premier voyage. Donc, vous pouvez espérer, collègues libéraux.

Chers collègues, messieurs, les délibérations d'aujourd'hui ont été particulièrement intéressantes, en ce sens qu'elles ont pris la forme d'une dichotomie, comme quelqu'un l'a fait remarquer. Il y aurait peut-être d'autres façons de les décrire, mais les témoignages de ce matin et de cet après-midi ont été diamétralement opposés à plusieurs égards. Du moins, de la façon dont ils devaient être interprétés. Je suis très heureux des résultats et je tiens à remercier les témoins ainsi que les députés de leur coopération. Même si les opinions exprimées ici étaient tranchées, il n'y a pas eu de remarques personnelles, ce qui a dû être plus difficile à éviter dans les salles de réunion du BCSA.

Je vous remercie tous d'avoir fait preuve de doigté dans les circonstances particulières où nous nous trouvons. Nous entendrons évidemment d'autres témoignages, mais il est heureux que cette partie soit à peu près terminée. Nous verrons bien. Merci beaucoup.

M. MacEachern: Avons-nous un jugement conditionnel?

Le président: Nous ferions peut-être mieux de ne pas y revenir. Vous avez un jugement conditionnel. Tous les témoins ont un jugement conditionnel. Il n'y a pas de jugement absolu avant la présentation du rapport final sur le projet de loi. Un témoin peut toujours être rappelé. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant discuter brièvement de l'affaire soulevée par M. Dionne, que ce soit à huis clos ou en séance ouverte. Maurice, c'est votre motion, et je m'en souviendrai. Membres du comité du côté ministériel, vous voyez ce qui peut se produire en votre absence. Une motion a été présentée alors qu'il y avait quorum et qu'il était impossible de faire sortir quelqu'un. À ce moment-là, le quorum aurait cessé d'exister et la présidence aurait pu refuser d'accepter la motion. Elle aurait pu être reprise plus tard.

La vérité est que nous avons communiqué avec M. de Belleval et qu'il est des plus hésitants à venir témoigner devant le comité. Nous n'avons pas le pouvoir de le citer à comparaître. Nous pouvons adopter une motion pour aller devant la Chambre pour que la Chambre le cite à comparaître et pour engager la procédure, comme le greffier me l'a rappelé. Je puis vous dire cependant que nous perdons notre temps de cette façon parce que nous ne risquons pas d'avoir beaucoup de succès à la Chambre.

Au cours de discussions avec le ministre des Transports, et c'est lui qui était avec M. de Belleval lorsque... Je ne sais pas ce qui s'est produit moi-même. Je n'en ai aucune idée... tout ce que je sais, je l'ai appris en lisant les journaux. J'ignore s'il a démissionné ou s'il a été démis de ses fonctions. Voilà pourquoi j'aimerais bien examiner la question.

[Text]

I will undertake to have discussions with the minister, because I have a feeling I could get the benign blessing of the minister to this—and quite frankly we are going to get into it some time anyway, so there is that leverage in a mild way—that we have Mr. de Belleval before we do get into it, since we are seized of this thing. Certainly if members so desired we could shift off of this and get on to that in a more meaningful way, which I do not think we want to do at the moment. So that is the report back.

It is an interesting situation. I only know what I have read in the papers. Mr. de Belleval was very clear to staff that he talked to that he feels between a rock and a hard place. He did not say no, but he did not say yes. But he is not going to come on his own unless by other avenues. I think perhaps we could use moral suasion through the minister, who was the man that accepted his resignation or fired him.

Mr. Comuzzi: Surely, Mr. Chairman, we have power to compel a witness to appear. I do not know; I am asking you the question.

The Chairman: We do through a very convoluted procedure that entails getting a summons through an order of the House. Then you get Sergeant-Major Clouthier with his big sword to bring him before the bar. It is that convoluted.

The clerk has reminded me. I thought under the new rules there was a little more expeditious way to do it.

I remember we went into this once before when you were chairman. We were trying to get a witness but it was too complicated, and the government would not have passed the motion.

But I will undertake to have discussions with the minister and report back on those, because I get the sense from what John referred to me that if there is benign blessing, Mr. de Belleval will come. I feel it would be of interest to the members of the committee to have him come.

Mr. Dionne: I accept that, Mr. Chairman. I do not believe it would really serve our purposes to have him coming here as a reluctant witness; nor do I want to be party to jeopardizing his particular standing at this moment. If we are going to have a witness here, then it is imperative that we get answers to our questions; and if we are going to have a reluctant witness we probably will not.

But I appreciate your offer to pursue it with the minister. If the minister is not agreeable to it, I guess that tells us something else.

The Chairman: Well, that is true. But we will cross that railway bridge when we come to it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just want to indicate that we support the process of having you consult with the minister. I think what we should do as a steering committee is some time in the next week or two meet to

[Translation]

J'aurai un entretien avec le ministre, parce que j'ai l'impression que je peux obtenir un oui tiède de sa part—de toute façon nous allons finir par examiner la question, de sorte que nous avons au moins cet argument à faire valoir—pour ce qui est de convoquer M. de Belleval avant d'aller plus loin. De toute façon, nous allons examiner cette question. Nous pouvons peut-être insister davantage à ce moment-ci, mais je ne crois pas que nous le voulions. Voilà donc où en est la situation.

La question est fort intéressante. Tout ce que j'en sais, je l'ai appris par la voie des journaux. M. de Belleval a très bien exposé sa position à la personne qui a communiqué avec lui. Il estime avoir le doigt entre l'arbre et l'écorce. Il n'a pas dit non, mais il n'a pas dit oui non plus. Il ne va certainement pas se présenter de lui-même. Il doit y être amené autrement. Nous pourrions peut-être essayer d'utiliser des arguments moraux par l'entremise du ministre, puisque c'est lui qui a accepté sa démission ou qui l'a démis de ses fonctions.

M. Comuzzi: Nous avons sûrement le pouvoir d'obliger un témoin à comparaître, monsieur le président. Je vous pose la question.

Le président: Oui, en utilisant une procédure très compliquée qui débouche sur un ordre de la Chambre. Ensuite, la citation est servie par le sergent-major Clouthier avec sa grande épée. C'est lui qui est chargé d'amener le témoin à la barre.

Le greffier vient de me rappeler les détails. Je pensais qu'avec le nouveau règlement, il y avait une façon plus rapide de procéder.

Je me souviens d'un cas qui s'est présenté lorsque vous étiez président. Nous voulions convoquer un témoin mais trouvions la procédure trop compliquée. En outre, le gouvernement refusait d'adopter la motion nécessaire.

Il reste que j'aurai un entretien avec le ministre et je ferai rapport. J'ai eu l'impression, d'après ce que John m'a indiqué, que M. de Belleval n'attend qu'un signe, si discret soit-il. Je pense que ce serait très intéressant pour les membres du comité.

M. Dionne: J'accepte votre réponse, monsieur le président. Je ne pense pas que nous aurions beaucoup à gagner à le faire venir malgré lui; je ne veux pas non plus affaiblir sa position de quelque façon que ce soit. Si nous convoquons un témoin, nous devons pouvoir obtenir des réponses à nos questions; un témoin réticent ne nous aidera vraiment pas.

J'apprécie votre offre d'en parler de nouveau au ministre. Si le ministre n'est pas d'accord, nous n'avons qu'à tirer les conclusions qui s'imposent.

Le président: C'est vrai, mais chaque chose en son temps.

M. Angus: Monsieur le président, je veux simplement indiquer que nous sommes également d'accord pour que vous consultiez le ministre. Par ailleurs, d'ici une semaine ou deux nous devrions nous réunir en comité directeur

[*Texte*]

examine that issue as well. We have committed ourselves to having a meeting to deal with the long-term plans of the committee, and that is going to be a key element.

The Chairman: I appreciate the co-operation of all the members who have been here today.

This committee stands adjourned until 9.30 a.m. Tuesday.

[*Traduction*]

pour y examiner là aussi la question. Nous voulions tenir une réunion pour discuter de nos projets à long terme. Cette question particulière en est sûrement un élément-clé.

Le président: J'ai apprécié la coopération de tous les députés qui ont participé aux travaux d'aujourd'hui.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à mardi à 9h30.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Canadian Aviation Safety Board:

Norman Bobbitt, Member of the Board;
Les Filotas, Member of the Board;
Ross Stevenson, Member of the Board;
William MacEachern, Member of the Board;
Bruce Pultz, Member of the Board;
Frank Thurston, O.C., Member of the Board;
Arthur Portelance, Member of the Board.

TÉMOINS

Du Bureau canadien de la sécurité aérienne:

Norman Bobbitt, membre du Bureau;
Les Filotas, membre du Bureau;
Ross Stevenson, membre du Bureau;
William MacEachern, membre du Bureau;
Bruce Pultz, membre du Bureau;
Frank Thurston, o.c., membre du Bureau;
Arthur Portelance, membre du Bureau.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, May 9, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mardi 9 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 9, 1989

(5)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:32 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Vice-Chairman, Denis Pronovost, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Acting Members present: Bill Blaikie for Iain Angus; Darryl Gray for Pat Nowlan.

Other Member present: Joe Fontana.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CN Rail: John Kelsall, Senior Vice-President, Operations; Serge Cantin, General Solicitor. *From CP Rail:* John A. Linn, Vice-President, System Operations; Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs; William G. McMurray, Solicitor.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 MAI 1989

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 32, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Denis Pronovost, (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Maurice Dionne, Charles Langlois, Arnold Malone, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, David Walker, Stan Wilbee.

Membres suppléants présents: Bill Blaikie remplace Iain Angus; Darryl Gray remplace Pat Nowlan.

Autre député présent: Joe Fontana.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: De CN Rail: John Kelsall, premier vice-président, Exploitation; Maitre Serge Cantin, procureur général. *De CP Rail:* John A. Linn, vice-président, Exploitation du réseau; Raymond L. O'Meara, directeur, Règlements; Maître William G. McMurray, procureur.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 9, 1989

• 0931

Le vice-président: À l'ordre!

Madame et messieurs les membres du Comité, nous poursuivons l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence.

Selon l'avis de la présidence, nous pouvons ce matin entendre à la fois les gens du Canadien National et du Canadien Pacifique. J'invite d'abord les gens du Canadien National à venir prendre place. Je voudrais rappeler aux membres du Comité que nous allons nous concentrer sur la partie chemins de fer de ce projet de loi. Jusqu'à maintenant, nous avons étudié très longuement la partie aérienne. Cela me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Kelsall ainsi qu'à deux de ses adjoints, MM. Speirs et Cantin. Messieurs, bienvenue au Comité. Je voudrais tout d'abord demander à M. Kelsall de se présenter.

Mr. Kelsall, I will ask you to give first of all a short background of yourself to permit the members of the committee to be aware of exactly what is going to happen this morning.

Mr. John Kelsall (Senior Vice-President, Operations, CN Rail): Good morning. We want to thank you for letting CN Rail appear this morning. As you mentioned, I am accompanied by Mr. Serge Cantin, the general solicitor of CN Rail, along with Mr. Jim Speirs, the director of regulatory affairs for Canadian National.

My own background is that I have been a career railroader, starting in the CP Rail shops in Winnipeg in 1954. I joined the research department following graduation from the University of Manitoba, where I was engaged in various terminal and operational studies in western Canada. I then was involved for a number of years in the trucking industry with CP Rail. Then I became director of cost analysis for CP Rail. Then I became assistant chief of transportation, general manager, operation development. Then I became a divisional superintendent in Toronto, and also in Sudbury. Then I was general manager of operations for CP in Toronto for the eastern region, which extended from just outside of Montreal to Thunder Bay. I was then appointed vice-president of operations and maintenance for the company.

• 0935

Last year I joined CN as senior vice-president, operations, on the retirement of Mr. Doug Fletcher, and I have been in that capacity since July 1, 1988.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 9 mai 1989

The Vice-Chairman: Order, please.

Members of the committee, we resume consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain acts in consequence thereof.

According to our agenda, this morning we will hear from the Canadian National and the Canadian Pacific. I shall call now on the Canadian National. I would like to remind the committee that we will focus on the railway aspect of this bill. Until now, we have examined air transportation at length. It is a pleasure to welcome Mr. Kelsall and Messrs. Speirs and Cantin, who are with him this morning. Welcome to the committee. I will now ask Mr. Kelsall to introduce himself.

Monsieur Kelsall, pourriez-vous nous donner quelques notes biographiques sur vous-même afin que les membres du comité comprennent exactement ce qui les attend ce matin.

M. John Kelsall (premier vice-président, Exploitation, chemin de fer du CN): Le Canadien national vous remercie de lui permettre de témoigner devant vous ce matin. Vous l'avez dit, M. Serge Cantin, avocat général, et M. Jim Speirs, directeur (réseau)—réglementation, m'accompagnent ce matin.

Quant à moi, j'ai fait carrière dans les chemins de fer et j'ai commencé aux ateliers du Canadien Pacific à Winnipeg en 1954. Après avoir reçu mon diplôme à l'Université du Manitoba, j'ai été employé au service de recherche où j'ai fait diverses études sur l'exploitation et les gares de l'ouest du Canada. Pendant un certain nombre d'années, je me suis occupé du camionnage du Canadien Pacific. Ensuite je suis devenu directeur pour l'analyse des coûts au Canadien Pacific, après quoi j'ai été nommé chef adjoint des transports et directeur de l'exploitation. J'ai ensuite été nommé surintendant divisionnaire à Toronto et également à Sudbury. Je suis passé ensuite aux fonctions de directeur général de l'exploitation pour le Canadien Pacific à Toronto, responsable de la région Est, c'est-à-dire de l'extérieur de Montréal à Thunder Bay. J'ai ensuite été nommé vice-président à l'exploitation et à l'entretien de la même compagnie.

L'année dernière, je suis passé au Canadien National en tant que premier vice-président à l'exploitation, quand M. Doug Fletcher a pris sa retraite et j'occupe ce poste depuis le 1^{er} juillet 1988.

[Texte]

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Were you the subject of a raid by CN?

Mr. Kelsall: No, I was the subject of a voluntary decision.

I would like to review as briefly as I can Canadian National's position on the subject of Bill C-2, an act to establish the Transportation Accident Investigation Board.

CN is committed to safe railway operation for its customers, its employees, and the public at large. The achievement of that commitment is the primary objective of our management and employees, and we are proud of our safety record at CN. It has improved steadily over the years, and we have been regularly amongst the best in North America.

Safety is not only a matter of responsibility; it is good business. A single accident can cost a railway many millions of dollars in loss, damage, and increased operating costs. Safety on the railway therefore has a clear financial return, and this is a particularly important factor in an industry with a high operating ratio. But most important of all, safety is a very human issue. It is never just a matter of statistics and bottom-line performance. We see safety in terms of the lives and the health of our people.

Last year this country's two major railways had the best safety records of all long-haul railways in North America. For us, this culminates a decade of dedication to safety and the investment of millions of dollars to improve the safety and quality of our track, equipment, and operations.

Canadian National therefore is supportive of the overall objective of establishing an independent board to investigate accidents and advance transportation safety.

CN respectfully submits there are some areas of the proposed legislation that if given sharper definition could enhance the objective of Bill C-2. In this respect, last week we provided for your review a detailed explanation of the clauses of the proposed act that we believe could be improved by some modification or clarification.

The bill covers different transportation modes and proposes to treat them equally. While this is a fair objective, the modes have different operating characteristics. Recognition of this distinction in providing some accommodation of that reality would not dilute the bill's purpose.

We see this as being particularly important in the background qualifications of the investigators. In our own industry, for example, there have been tremendous advances in the sophistication of railway equipment. Significant technological developments also have been

[Traduction]

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Le CN aurait-il commis un acte de piraterie?

M. Kelsall: Non, c'était volontaire.

Je voudrais vous dire en quelques mots la position du CN sur le projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Le CN attache beaucoup d'importance à la sécurité de l'exploitation ferroviaire, pour ses clients, ses employés et le public en général. La sécurité est en fait le premier objectif de la direction et des employés. Nous sommes fiers de notre fiche de sécurité au CN. Elle n'a pas cessé de s'améliorer avec les années et nous avons été régulièrement au nombre des meilleurs en Amérique du Nord.

La sécurité n'est pas seulement une question de responsabilité. C'est également bon pour les affaires. Un seul accident peut coûter à un chemin de fer plusieurs millions de dollars en perte, dommages intérêts et frais d'exploitation accrus. La sécurité dans un chemin de fer, par conséquent, rapporte certainement sur le plan financier et c'est particulièrement important dans une industrie dont le ratio d'exploitation est élevé. Mais plus important encore, la sécurité a des répercussions sur les êtres humains. Ce n'est jamais seulement une question de statistiques et de résultats financiers. Nous voyons la sécurité en terme de vie humaines et de santé.

L'an dernier, les deux principaux chemins de fer du pays ont eu les meilleures fiches de sécurité de tous les grands réseaux ferroviaires d'Amérique du Nord. Pour nous, c'est le point culminant d'une décennie de recherche de la sécurité et le résultat d'investissements de millions de dollars pour accroître la sécurité et la qualité de la voie, du matériel roulant et de l'exploitation.

Aussi le Canadien National appuie-t-il la création d'un office indépendant pour faire enquête sur les accidents et faire progresser la sécurité et les transports.

Le CN allègue respectueusement, toutefois, qu'il y a dans le texte de loi des points qui permettraient davantage, s'ils étaient mieux définis, d'atteindre l'objectif du projet de loi C-2. À cet égard, nous avons la semaine dernière soumis à votre examen une explication détaillée des parties de la future loi qui pourraient à notre avis être améliorées si elles étaient modifiées ou clarifiées.

Le projet de loi porte sur différents modes de transport et propose de les traiter également. Cet objectif est équitable mais chaque mode a ses particularités pour ce qui est de l'exploitation. Reconnaître les différences et tenir compte concrètement de cette réalité ne nuirait en rien à l'objectif poursuivi.

Nous tenons ce point pour particulièrement important en ce qui concerne les compétences et les qualités des enquêteurs. Dans notre industrie, par exemple, il y a eu d'énormes progrès dans le perfectionnement du matériel ferroviaire. De grandes innovations techniques se sont

[Text]

brought on stream, and more are just on the horizon as we move into the era of advanced train control systems.

The individuals charged with heavy investigative responsibilities should bring to the job a good knowledge of such systems and railway operations and technology. This kind of background, we submit, will be essential to the investigative process.

Also as part of the process, the bill gives the investigator the power, when reasonable grounds exist, to require an individual to take a medical examination. We recommend that this include drug and alcohol tests in post-accident situations and that this be reflected in the board's authority.

Dealing with the question of the definition of an occurrence, "railway occurrence" as presently defined includes not only accidents but also any incident associated with the operation of rolling stock on a railway. Additionally, it captures any situation or condition that the board has reason or grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or an incident.

The preventative activity of railway safety is now covered by various acts of Parliament. The application of their many regulations is handled by the safety officers from the departments to whom responsibility has been assigned.

Day-to-day surveillance of railway operations is conducted by Transport Canada in the application of the Railway Safety Act. Transport Canada also monitors the railways under authority of the Transportation of Dangerous Goods Act. In another arena, Labour Canada now oversees safety in the the workplace through the application of the Canada Labour Code. Ongoing railway activities therefore are being well scrutinized at present. In the interests of economy and efficiency, the authority and activity exercised by other bodies do not require duplication.

• 0940

The bill should contain a clear statement of the types of mishaps that should trigger action on the part of the board. These could be defined as accidents attended by a fatality or serious injury, or involving a passenger train or material damage exceeding an amount as determined from time to time, to reflect inflation, by Order in Council or by regulation.

It is interesting to note that in the United States the National Transportation Safety Board, an agency analogous to the proposed Transportation Accident Investigation Board, is responsible for investigating all railway accidents in which there is a fatality or substantial property damage or that involve a passenger train.

As now proposed, an investigator may quarantine the site of a transportation occurrence. It would appear that

[Translation]

également produites et d'autres encore se profilent à l'horizon au moment où nous entrons dans l'ère des systèmes d'automatisation de la marche des trains.

Les personnes chargées de lourdes responsabilités d'investigation devraient posséder une bonne connaissance de ces systèmes comme de l'exploitation et de la technologie ferroviaire. Ce type de préparation, affirmons-nous, sera essentiel à la conduite des enquêtes.

De plus en plus, dans le cadre de ces enquêtes, la loi donne à l'enquêteur le pouvoir d'imposer un examen médical lorsqu'il le juge utile. Nous recommandons que cette notion s'étende aux épreuves à faire subir après un accident pour déceler la consommation de drogue et d'alcool, et que cette attribution figure dans la liste des pouvoirs conférés au Bureau.

La définition d'accident maintenant. «Accident ferroviaire», tel que défini actuellement, comprend non seulement les accidents mais aussi tout incident lié à l'utilisation de matériel roulant sur un chemin de fer. Y est de plus assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs ou des raisons de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un accident ou un incident.

En sécurité ferroviaire, l'activité de prévention est actuellement visée par diverses lois. L'application de leurs nombreux règlements est le fait d'agents de la sécurité dans les ministères responsables.

Au jour le jour, le contrôle de l'exploitation ferroviaire est effectué par Transports Canada aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Transports Canada contrôle également les chemins de fer en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. D'autre part, Travail Canada surveille la sécurité au travail en faisant le Code canadien du travail. Les activités courantes des chemins sont par conséquent scrutées de près à l'heure actuelle. Pour des raisons d'économie et d'efficacité, il est inutile de multiplier les organismes qui interviennent et exercent leur autorité.

Loi devrait préciser clairement les types d'accident qui déclencheront l'intervention du Bureau. Il pourrait s'agir par exemple d'accidents comportant un décès, des blessures graves, ou encore mettant en cause un train de voyageurs ou occasionnant des dommages matériels d'un montant supérieur à un seuil déterminé en fonction de l'inflation par décret du Conseil ou règlement.

Il est intéressant de remarquer qu'aux États-Unis le *National Transportation Safety Board*, organisme analogue au futur Bureau d'enquête sur les accidents de transport, est chargé d'enquêter sur tous les accidents de chemin de fer où il se produit un décès ou des dommages matériels importants ou qui mettent en cause un train de voyageurs.

On propose actuellement qu'un enquêteur puisse interdire complètement l'accès aux lieux d'un accident de

[Texte]

this item was originally included to accommodate aviation occurrences, where an aircraft might have crashed from a great height at a great speed and with great impact, casting debris over a wide area and generally with no immediately identifiable cause. It is understandable that an investigator might want to isolate such an area to conduct properly an investigation, but we feel the same action would be inappropriate for railway application. When a railway accident occurs, it is at a lower speed with a much lower impact affecting a much smaller area, normally confined to the railway right of way, and generally with a fairly readily identifiable cause.

In addition to identifying the cause of the accident, the railways' main concerns are to gain access to the accident site as promptly as possible so as to protect the environment from any dangerous goods spilled, to attend to the injured, to extinguish any fires, to protect the goods being carried, to protect railway property, and to restore the ability to handle traffic as quickly as possible.

Unlike the isolation of an aircraft site, which other aircraft can fly over or around, the isolation of a railway accident site could have the effect of shutting down an entire railway line, prohibiting the movement of all other traffic on that route. We do not believe the authors of the bill had this intent in mind.

We suggest therefore that in consultation with the investigator railway employees must be allowed access to railway accident sites for the purposes of restoring operations with minimum delay. They are the ones who are generally readily available and first on the scene.

Dealing with the question of management of train operations, when accidents happen we initiate a thorough investigation process. The major thrust of the process is to determine causes and to prevent recurrences rather than to apportion blame. But the rail industry does have a disciplinary system recognized by both employer and employees to ensure that rules for safe operations can be effectively enforced.

Railway on-board recordings are vital, integral parts of this process, and we submit they must not be privileged to the extent that railway management is prohibited from using them for its own internal purposes. Being deprived of this management tool would impede efforts to manage safely our operations.

I would like to make one final observation, and that concerns modal equity. Today almost 70% of Canada's land-borne freight goes by truck. Bill C-2 does not cover interprovincial trucking or the motor carrier mode, the chief competitor of the railways. While we appreciate that a matter of jurisdictional authority is involved, the exclusion of highway carriers would appear to leave a

[Traduction]

transport. On peut penser que cet élément a été inclus dans le projet de loi pour tenir compte des accidents d'avion où un appareil s'écrase parfois de très haut et à grande vitesse, avec un grand impact, parsemant de débris une zone étendue et généralement sans cause immédiatement identifiable. Il est dès lors compréhensible que l'enquêteur puisse vouloir isoler une telle zone pour mener adéquatement son enquête. Nous estimons toutefois que ce genre de mesure ne conviendrait pas dans le cas d'accidents ferroviaires. Quand un accident de chemin de fer se produit, c'est souvent à petite vitesse et l'impact est réduit. La zone touchée se limite habituellement au corridor du chemin de fer et la cause est généralement facile à déterminer.

En plus de vouloir déterminer la cause de l'accident, le chemin de fer cherche surtout à se rendre le plus tôt possible sur les lieux afin de protéger le voisinage si des marchandises dangereuses ont été déversées, de s'occuper des blessés, d'éteindre toute incendie, de protéger les marchandises transportées, de protéger la propriété du chemin de fer et d'ouvrir la voie à la circulation aussi rapidement que possible.

Contrairement à l'isolation du lieu d'un accident aérien que peuvent survoler ou contourner d'autres appareils, l'isolation du lieu d'un accident ferroviaire pourrait avoir pour effet de fermer à la circulation toute ligne de chemin de fer, empêchant tous les autres trains d'emprunter le même parcours. Selon nous, ce n'était pas l'intention des auteurs du projet de loi.

Nous affirmons que les employés du chemin de fer doivent, après consultation avec l'enquêteur, avoir accès aux lieux d'un accident ferroviaire dans le but de rétablir la circulation dans le plus bref délai. En général, ce sont les premiers intéressés et les premiers à se rendre sur place.

Quand se produit un accident, nous entreprenons une enquête approfondie. Le processus a pour but de déterminer les causes et d'en empêcher la répétition plutôt que de départager les torts. Toutefois, le secteur ferroviaire a un régime disciplinaire, reconnu par l'employeur et les employés, pour garantir une application efficace des règles de sécurité dans l'exploitation.

Les enregistrements de bord sont très précieux et ils font partie intégrante de ce processus. Nous pensons qu'ils ne doivent pas demeurer confidentiels au point où la direction des chemins de fer se verrait interdire leur utilisation pour ses propres besoins internes. L'absence de cet outil de gestion irait à l'encontre des efforts faits pour gérer l'exploitation de façon sécuritaire.

Je voudrais faire une dernière remarque à propos de l'équité entre les modes de transport. Aujourd'hui, près de 70 p. 100 du transport terrestre au Canada se fait par la route. Le projet de loi C-2 ne couvre pas le camionnage interprovincial ni le transport routier, c'est-à-dire le principal concurrent des chemins de fer. Nous savons bien qu'il y a une question de compétence ici, mais

[Text]

gaping hole in what is otherwise a rather wide-ranging safety net.

As the board moves forward under its mandate, we are confident that it will remain cognizant of the need to strike an appropriate balance between desired results and the economic reality in which the modes operate. We seek the same freedom as other carriers and businesses to operate responsibly and effectively as an industry that has a well-deserved reputation for safety.

• 0945

Railways are a business with the same bottom line requirements as other businesses, other transport modes. Regulations have an impact on this bottom line performance. When operating with diminishing margins in an increasingly competitive environment, regulations directed at the railways and not their major competitor serve to reduce the railways' ability to compete.

The suggestions made here today and those filed in detailed written form earlier are advanced in the spirit of co-operation. It is our hope as well that they will be of assistance to the board to be established by this act. By way of summary perhaps I could just briefly highlight the points, and I would just like to touch on the main thoughts CN has.

We believe the definition of "railway occurrence" is too broad. It must be redefined to enable the board to concentrate its efforts on major accidents affecting public safety and avoid duplicating the efforts currently exercised by other departments. We believe the proceedings of the board should be a matter of public record and should therefore be published in the *The Canada Gazette*. We believe a quorum should consist of three members rather than two to avoid split decisions.

In terms of requests for investigations by provinces and departments, we believe that in order to preserve the independence and impartiality of the board, a department or province should approach the Governor in Council rather than the board itself to initiate an investigation as per subclause 14.(1). In subclause 19.(6), we believe railway personnel should be given access to the site of an occurrence to restore traffic in keeping with other statutory requirements.

In subclause 19.(15), we believe an employee's statement taken during the course of an internal railway investigation for the purposes of education, discipline and monitoring should not be a document pursuant to this subclause and therefore not subject to seizure. In terms of the question of documents seized by the investigator in subclause 19.(8), before a document is released to an investigator the carrier being investigated should be permitted to make a copy for its own internal proceedings.

[Translation]

l'exclusion des transporteurs routiers nous semblent laisser un vide dans ce qui est autrement un filet de sécurité assez vaste.

À mesure que le Bureau avancera dans l'exécution de son mandat, nous sommes persuadés qu'il se rendra compte de la nécessité de trouver le juste milieu entre les résultats souhaités et la réalité à laquelle les transporteurs font face. Nous voulons la même liberté que les autres transporteurs et entreprises pour pouvoir agir de façon responsable et efficace et maintenir la réputation bien méritée qui est la nôtre sur le plan sécuritaire.

Les chemins de fer sont des entreprises soumises aux mêmes exigences de rentabilité que les autres, les autres modes de transport. Les règlements ont une incidence sur leur rentabilité. Quand les chemins de fer ont des marges de plus en plus minces avec une concurrence de plus en plus serrée, les règlements qu'on leur impose à eux, alors que leurs concurrents ne sont pas inquiétés, les empêchent d'être compétitifs.

Les suggestions présentées aujourd'hui, et celles que nous avons envoyées plus tôt sont proposées dans un esprit de coopération. Nous espérons qu'elles seront utiles au Bureau dont cette loi prévoit la création. En résumé, je voudrais souligner les principaux éléments et vous donner une idée de la position générale du CN.

Nous pensons que la définition d'accidents ferroviaires est trop générale. Une nouvelle définition doit permettre au Bureau de concentrer ses efforts sur les accidents majeurs ayant une incidence sur la sécurité du public et d'éviter de faire double emploi avec d'autres organismes. Nous pensons que les délibérations du Bureau doivent être considérées du domaine public et devraient par conséquent être publiées dans la *Gazette du Canada*. Le quorum devrait être de trois membres plutôt que de deux pour empêcher les décisions partagées.

Pour ce qui est des demandes d'enquête de la part des provinces et des ministères, afin de préserver l'indépendance et l'impartialité du Bureau, il faudrait que ces demandes soient adressées au gouverneur en conseil suivant le paragraphe 14.(1) plutôt qu'au Bureau lui-même. Au paragraphe 19.(6), le personnel du chemin de fer devrait avoir accès aux lieux d'un accident afin de pouvoir rétablir la circulation comme l'exigent d'autres textes législatifs.

Au paragraphe 19.(15), la déclaration d'un employé recueillie par le chemin de fer pendant une enquête interne pour des fins de formation, de mesure disciplinaire ou de contrôle, ne devrait pas constituer un «document» au sens du paragraphe et par conséquent ne devrait pas être saisissable. Le paragraphe 19.(8) porte sur la reproduction de documents saisis par l'enquêteur. Il devrait être permis au transporteur de faire, pour ses besoins internes, une copie de tout document qu'il doit mettre à la disposition d'un enquêteur.

[Texte]

In subclauses 22.(1) and 23.(1) on the question of notification of the investigation, where a carrier is being investigated by a department or the board, the carrier should be notified of such an investigation. In subclause 23.(2), dealing with the status of parties to the investigation, we believe the investigated carrier should have a participant status and not merely observer status at an investigation.

In subclauses 24.(2) and 25.(1), which deal with the subject of a copy of the draft report and recommendations in an interim report, we believe a draft report in all cases, including recommendations, should be sent to the carrier being investigated. In subclause 28.(3), before an on-board recording is released to an investigator the carrier being investigated should be permitted to make a copy for its own internal proceedings.

In subclause 28.(7) we believe railway management must be able to use an on-board recording for the purposes of its own internal proceedings of education, discipline and monitoring. In subclause 31.(1), we believe the carrier should not be obliged to report transportation occurrences to a multitude of offices pursuant to various acts of Parliament. Reporting should be made to one central office only.

In subclause 32.(3) we believe an investigator whose evidence is admitted by affidavit must be obliged to appear for the purposes of cross-examination. In subclause 34.(1), regulations of the board should be published in *The Canada Gazette* to allow an opportunity for review and comment by the affected parties.

• 0950

Mr. Chairman, we trust these suggestions will contribute to the objective we all endorse; that is, safety in providing the country with efficient, responsive, and productive transportation. Thank you very much.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Kelsall.

Vous avez soulevé plusieurs points précis, et je vous félicite pour votre exposé. Je voudrais également féliciter le Canadien National de nous avoir transmis il y a quelques jours, dans les deux langues officielles, l'ensemble des modifications que vous suggérez. Je pense que les membres du Comité ont eu l'occasion de les examiner assez longuement. M. St-Julien semble surpris de voir que le Canadien National nous ait fait parvenir sa documentation dans les deux langues officielles, mais cela a été très bien fait cette fois-ci.

M. Guy St-Julien (député d'Abitibi): Monsieur le président, juste en passant, Me Cantin et moi nous connaissons. On a eu la chance de discuter lors des audiences. Tout a très bien marché par la suite.

The vice-président: Tant mieux, monsieur St-Julien.

[Traduction]

Lorsqu'un ministère où le Bureau fait enquête sur un transporteur, le fait devrait être porté à la connaissance de ce dernier et cela devrait être précisé aux paragraphes 22.(1) et 23.(1). Le transporteur qui fait l'objet d'une enquête devrait posséder un statut de participant et non simplement suivre l'enquête à titre d'observateur comme il est prévu au paragraphe 23.(2).

Dans tous les cas, le rapport provisoire tel que prévu aux paragraphes 24.(2) et 25.(1), assorti des recommandations, devrait être envoyé au transporteur qui fait l'objet d'une enquête. Il devrait être permis au transporteur de faire, pour ses besoins internes, une copie de tout enregistrement de bord qu'il doit mettre à la disposition d'un enquêteur, tel que prévu au paragraphe 28.(3).

Pour ce qui est de l'utilisation des enregistrements de bord, paragraphe 28.(7), la direction du chemin de fer devrait pouvoir les utiliser à ses propres fins, formation, mesure disciplinaire, ou contrôle. Le transporteur ne devrait pas être forcé de signaler les accidents de transport à une multitude d'organismes en vertu de diverses lois. Il devrait pouvoir se contenter d'en informer le Bureau, tel que prévu au paragraphe 31.(1).

Un enquêteur dont la déclaration assermentée est recueillie ne doit pas être obligé de comparaître pour contre-interrogatoire tel que prévu au paragraphe 32.(3). Les règlements du Bureau, tels que prévus au paragraphe 34.(1), devraient être publiés dans *La Gazette du Canada* pour donner aux parties concernées la possibilité de les examiner et de présenter leurs observations.

Monsieur le président, nous espérons que nos suggestions contribueront à l'objectif qui est le nôtre, à savoir un réseau de transport efficace, souple et performant. Merci beaucoup.

Le vice-président: C'est moi qui vous remercie, monsieur Kelsall.

You have raised a number of points and I wish to congratulate you for your presentation. I also wish to compliment the Canadian National for having set us a few days ago in both official languages all the amendments which you are proposing. Committee members must have had the opportunity to examine them in depth. Mr. St-Julien is surprised to see that the Canadian National submitted its documentation in both official languages this time.

Mr. Guy St-Julien (Abitibi): I just wish to point out, Mr. Chairman, that I know Mr. Cantin and that we have had a chance to discuss these matters during the hearings.

The Vice-Chairman: I am glad to hear that, Mr. St-Julien.

[Text]

Mr. Dionne (Miramichi): Mr. Chairman, I would like to get the view of CN with regard to the make-up of the board itself. I have suggested in previous sessions that a four-member board is in all probability too small to do the work of this tribunal, if I may call it that. Would you like to elaborate, sir, on your views with regard to the make-up of the board itself?

Mr. Kelsall: We believe these should be senior experienced people who can function as a sounding board, evaluate recommendations and perhaps assist or direct that certain areas of investigation be covered to ensure a thoroughness, adequacy and appropriateness of recommendations. It would also ensure that the analysis being carried out by the investigator, the railway, or whatever party is involved, is thorough, complete, and all the questions have been asked.

I have been at a number of derailments myself, and I can tell you that these things are very complex. I am just dealing with the railway mode here. We believe the board, which is really looking at the broad spectrum of accidents in Canada, has to counsel itself as to thoroughness, appropriateness and objectivity. Whether it should be four, six or seven, we do not propose to say what that number ought to be. It certainly should be sufficient to allow questions and matters I have raised to be thoroughly aired and discussed in an objective fashion.

Mr. Dionne: Do you think that can be accomplished in the case of a railway accident or incident if, when the board meets, the person on the board who one would think to be an expert in rail accidents were absent at that time due to illness or whatever? Do you think the board could function properly?

Mr. Kelsall: Certainly there has to be some form of availability of alternate expertise. They certainly must be competent.

Again, I have investigated many accidents myself as a railway officer. I believe that is why you need a sufficient number of senior experts who can ask the right questions or ensure that the right questions are being asked. For instance, a railway accident can be the result of a broken rail, a burned-off journal or excessive speed in the operation of a train. These things are usually readily apparent, and there is no question about it.

• 0955

In the case of the more difficult ones, and they are rare but they do occur, we will put together a team of experts—for instance, civil engineering experts, mechanical engineering experts, metallurgical experts, signalling experts, electronic experts. They will go to a scene to determine what is in fact the cause of that accident in order to take the appropriate remedial measures.

All I am saying is that the board is looking at air, rail, and other modes, and we also suggest trucking. It has to

[Translation]

M. Dionne (Miramichi): Monsieur le président, je voudrais savoir ce que le CN pense de la composition du Bureau. Au cours de séances précédentes du comité, j'ai fait valoir que quatre membres ne seraient sans doute pas suffisants pour faire tout le travail du Bureau, qu'on pourrait assimiler en quelque sorte à un tribunal. Je voudrais donc savoir ce que vous en pensez.

M. Kelsall: Les membres du Bureau devraient être des personnes hautement qualifiées et possédant une longue expérience afin d'être à même d'évaluer les recommandations et d'ordonner éventuellement des enquêtes afin que les recommandations répondent aux objectifs visés. Le Bureau verrait par ailleurs à ce que les analyses entreprises par les enquêteurs, les compagnies ferroviaires ou autres partis intéressés aillent réellement au fond des choses.

Ayant eu l'occasion d'observer personnellement un certain nombre de déraillements, je suis bien placé pour vous dire qu'il s'agit la plus part du temps d'accidents fort complexes. Je parle bien entendu uniquement des transports ferroviaires. Le Bureau qui devra enquêter sur tous les accidents de transport au Canada doit donc veiller à faire un travail consciencieux et objectif. Nous n'avons pas d'avis, par contre, quant au nombre de personnes qui devraient constituer le Bureau. Les membres du Bureau doivent de toute évidence être suffisamment nombreux pour que les dossiers qui leur seront soumis puissent être examinés en détail de façon objective.

M. Dionne: Si le Bureau se réunit pour enquêter sur un accident de chemin de fer en l'absence de la personne qui est spécialisée dans ce domaine, pensez-vous que le Bureau puisse fonctionner convenablement?

M. Kelsall: Il faudrait peut-être prévoir des membres suppléants qui tous, bien entendu, doivent être compétents.

J'ai eu l'occasion d'enquêter sur de nombreux accidents de chemin de fer et je suis donc bien placé pour savoir que pour mener une enquête de ce genre, il faut pouvoir faire appel à un nombre suffisant d'experts qui sauront poser les questions qui s'imposent. Certains accidents sont provoqués par des faits tout à fait clairs et faciles à déterminer, comme par exemple un rail cassé ou un excès de vitesse.

Dans les cas plus complexes qui heureusement sont moins fréquents, il faut selon le cas réunir des experts en génie civil, en génie mécanique, en métallurgie, en signalisation ou en électronique. C'est experts doivent se rendre sur place pour déterminer les causes de l'accident et prendre les mesures qui s'imposent.

Le Bureau sera saisi d'accidents aériens, d'accidents ferroviaires et nous avons proposé d'ajouter les transports

[Texte]

have that broad managerial expertise within itself to be able to ensure that the right questions have been asked. Now, if there is a railway accident and you have only one senior railway person who is an expert in the broad management of railway occurrences, then that could be a deficiency.

Mr. Dionne: In your summary, section 32.3, you suggest that an investigator whose evidence is admitted by affidavit must be obliged to appear for the purpose of cross-examination. Cross-examination by whom?

Mr. Kelsall: In the event that he has put forward his recommendations, I would suggest that he should be subject to examination by the carrier involved, perhaps by Transport Canada people who are formulating regulations along with other parties. It could be the labour unions that may want to question his recommendations. Are the recommendations practical, are they realistic, and have they really covered the point? I believe these things must be thorough, they cannot be half done. If they are right, then they should stand up to the test of cross-examination by railway experts.

We are trying to get at what happened. What ought to be done to correct the situation must be realistic, it must be practical, and it must be done well. So we believe an investigator should be open to questioning on what he has found and what he has determined as being the solutions to the problems.

Mr. Dionne: Are you suggesting then that railway experts, in the case of a railway accident, should appear before the board itself to be cross-examined?

Mr. Kelsall: We are saying that we believe the report of the investigator in draft form, including recommendations, should be forwarded to the interested parties, including the carrier being investigated, for comment and for input.

If the carrier believes the investigator has not appropriately determined the cause. . . That is why we are suggesting that we should be participating in the investigation. If that is carried through, then we believe we should have a say. After all, we are the ones on whose railway the accident took place; we are the ones who are paying the shot; we are the ones who are bearing the publicity; we are the ones who are delaying traffic. We have a lot of expertise available to an investigator and to the board. Now, if there is a consensus that this was in fact the cause, that this is the remedial action, then obviously there is no need for any further questioning.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Mr. Chairman, I am listening to Mr. Kelsall and this argument sounds familiar.

Mr. Kelsall: Because it is the right one.

Mr. Tobin: We have heard arguments from representatives of the railway companies appearing before this committee regarding other bills and the question of investigators. The bill that is now before committee provides for a copy of the recommendations of the

[Traduction]

routiers. Le Bureau doit donc pouvoir faire appel à un nombre suffisant d'experts pour que les enquêtes puissent être menées à fond. Si en cas d'accident ferroviaire le Bureau n'a à sa disposition qu'un seul expert dans ce domaine, cela risque d'être insuffisant.

M. Dionne: Vous proposez à l'article 32.3 qu'un enquêteur dont l'affidavit est produit dans des procédures puisse être sujet à contre-interrogatoire. Ce contre-interrogatoire serait mené par qui?

M. Kelsall: Lorsque l'enquêteur a déposé ses recommandations, il devrait répondre aux questions éventuellement du transporteur, des agents de Transports Canada chargés d'établir la réglementation ainsi que deux autres partis intéressés; par exemple les syndicats. Il s'agit notamment de déterminer si ces recommandations sont réalistes et complètes, car il est essentiel qu'une enquête aille au fond des choses. Un enquêteur ayant bien fait son travail n'aurait rien à craindre d'un contre-interrogatoire mené par des experts.

Les enquêtes sont menées pour déterminer les causes d'un accident et pour prendre des mesures qui empêchent un accident de se reproduire à l'avenir. Ces mesures doivent être réalistes et pratiques. Donc à notre avis les enquêteurs doivent se soumettre à un interrogatoire relativement aux solutions qu'ils préconisent.

M. Dionne: En cas d'accident ferroviaire, vous proposez donc que des experts de chemins de fer comparaissent devant le Bureau pour être interrogés.

M. Kelsall: Le projet de rapport des enquêteurs y compris les recommandations doit être communiqué aux partis intéressés, entre autres le transporteur faisant l'objet de l'enquête, et qu'il fera part de leurs observations.

À notre avis le transporteur devrait participer à l'enquête et avoir son mot à dire. Après tout les accidents arrivent nécessairement sur les voies ferrées qui nous appartiennent, c'est nous qui payons les pots cassés et qui défrayons la chronique et c'est nous qui bloquons la circulation. Nous pouvons mettre à la disposition des enquêteurs et du Bureau toute nos compétences dans ce domaine. Par contre si tout le monde est d'accord sur la cause de l'accident et sur les mesures à prendre, il n'y a bien entendu pas lieu de poursuivre l'enquête.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Ce n'est pas la première fois monsieur le président que j'entend pareille argumentation.

M. Kelsall: C'est parce qu'elle est fondée.

M. Tobin: Cette argumentation nous a été présentée par les compagnies de chemins de fer lorsque le comité a été saisi d'autres projets de loi et qu'il était question d'enquêteurs. Le projet de loi qui nous occupe prévoit que les recommandations du bureau chargé d'enquêter en

[Text]

multimodal safety agency, or accident investigation board, to be sent to all interested parties for comment. That provides the railway with an opportunity to comment on the conclusions that have been reached and the basis on which those conclusions were founded regarding a particular incident. But what you are asking this committee for is an opportunity to cross-examine the investigator. You are not talking about the board cross-examining the investigator; you are talking about the railway cross-examining the investigator. Is that not correct?

• 1000

Mr. Kelsall: That is correct. In the event that there is some disagreement as to what is determined to be the cause and what his conclusions are, if we believe they are wrong then we would think the public of Canada should hear from the carriers.

Mr. Tobin: I hope the public of Canada would want to have investigators who did not feel that their necks were on the line. I recall, in a case of earlier bills, the railway saying that if an investigator thought there was a problem with rolling stock sufficient that it ought to be grounded, before that order was issued the company should be called in—this was the position put by your company, sir—that the investigator ought to be cross-examined, and that a higher authority should determine whether or not he made the right judgment call.

That, sir, in my judgment would be an incredible form of intimidation. An investigator, if he errs, should err on the side of safety. If occasionally he is wrong, if he has made a bad judgment call, let his error be on the side of safety. What you are proposing is setting up a system that would have an investigator err on the side of not ever being wrong, and therefore taking chances with safety. That is what you are proposing. How do you respond to that kind of criticism?

Mr. Kelsall: What I am saying is that we want to ensure that the investigator is thorough, that the investigation has been complete. These things are very complex, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: Absolutely!

Mr. Kelsall: I do not know if you have ever been at a derailment. I have, and they are very complex. Some of them are straightforward, but where they get into complex matters it is difficult to think of one man who has expertise in civil engineering, mechanical engineering, micro-processors, bridge construction, train operation—

Mr. Tobin: That is true.

Mr. Kelsall: —advance train control—

Mr. Tobin: I do not argue that. But what you are asking this committee to give you is the power to investigate yourself, not merely to be the recipient of the report and have an opportunity to comment on the report of an accident investigation. Here we are not dealing with the day-to-day regulation of your railway, which is the

[Translation]

cas d'accident sont adressées à toutes les parties intéressées qui sont invitées à présenter leur observations à ce sujet. Les compagnies de chemin de fer pourront donc faire valoir leur point de vue quant aux conclusions relatives à l'accident en question. Or vous proposez de procéder à un contre-interrogatoire des enquêteurs. Ce ne serait donc pas le Bureau qui interrogerait les enquêteurs mais bien la compagnie de chemin de fer n'est-ce pas?

M. Kelsall: C'est exact. En cas de désaccord quant aux causes de l'accident et si nous ne sommes pas d'accord avec les conclusions de l'enquêteur, le transporteur devrait pouvoir faire valoir son point de vue auprès du public.

M. Tobin: L'essentiel pour le public, à mons avis, c'est que les enquêteurs ne se sentent pas en permanence sur la sellette. Je me souviens qu'à l'occasion d'autres projets, les compagnies de chemin de fer avaient proposé qu'au cas où un enquêteur décide que du matériel roulant ne peut plus être utilisé à cause d'un défaut quelconque, la compagnie de chemin de fer devrait être autorisée à interroger l'enquêteur dont la décision devra ensuite être revue par une autorité supérieure.

A mon avis cela constituerait de l'intimidation pure et simple. Il faut espérer que si les enquêteurs se trompent, c'est qu'ils auront privilégié la sécurité. Or vous proposez un système tel que les enquêteurs, par crainte de se tromper puissent alors porter atteinte à la sécurité. Qu'avez-vous à répondre à cela.

M. Kelsall: Tout ce que nous voulons c'est que les enquêtes soient minutieuses et approfondies car la plupart des accidents sont fort complexes.

M. Tobin: Tout à fait d'accord.

M. Kelsall: J'ignore si vous avez jamais assisté à un déraillement mais je puis vous assurer que c'est un phénomène extrêmement complexe. Il y en a de simples, mais lorsque les choses se compliquent un peu, je ne vois pas comment une seule personne pourrait être experte en génie civil en génie mécanique en micro-processeurs en construction des ponts en fonctionnement des trains etc.

M. Tobin: C'est vrai.

M. Kelsall: Donc contrôle des trains. . .

M. Tobin: Je ne dis pas non. En fait ce que vous demandez au comité c'est de mener votre propre enquête en cas d'accidents ferroviaires et non pas simplement d'obtenir communication des rapports d'enquête au sujet desquels vous pourrez ensuite remettre vos observations. Il ne s'agit pas en cas d'accident du fonctionnement

[Texte]

case with normal investigators; here we are dealing with an investigation that results from an accident. Like every other agency, you ought to see a draft report to comment on when it is finished. You are asking to participate in the investigation as it is ongoing.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that is not a supplementary; that is a speech.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Tobin. I think we will have the occasion to come back more on that point. Mr. Benjamin now.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. That was some supplementary. It was a 10-minute intervention.

Mr. Tobin: He is a better chairman than the last one.

Mr. Benjamin: I will try a few a little later.

Mr. Chairman, my impression of this is the railways want to keep things the way they are, in which in a lot of ways they can be a law unto themselves. I have been at a lot of railway mishaps too, in my years on the railroad, and it always seemed to me that there was too much ass-covering and scapegoating going on.

Mr. Kelsall: I hope that is not true.

Mr. Benjamin: In some of the ones I was at this appeared to be the case. In any event, you particularly want participant status, not observer status. What the hell is the use of having an accident investigation board if your investigators are out there stumbling around with the board's investigators, and the unions decide to put out an investigator too with participatory status? It seems to me that smacks of interference, to put it mildly. Why should you be entitled to participant status? It is not your job. It is the board's job to carry out the investigation.

Mr. Kelsall: As I said, the railways believe that at a derailment site the railway officers are usually the first to arrive, simply because of the geography of the matter. We have officers at Hornpayne and Capreol and Jasper and so forth. They are first there. They have been there to protect the site. They have probably had the first conversations with the crew. It could be 8 hours, 10 hours, 24 hours later before the investigator would get there. They want to talk to the railway officers, they want to carry out their own cross-examination of the crews, they want to check the rail metallurgy if it happens to be a rail defect.

We are not trying to impede the investigation. We are simply saying that if the investigator is there. . . I think any reasonable man would want to talk to the experts who are at the scene. He would want to talk to the crews. As I say, the matters are sometimes complex, and we have technical aspects there. This is not ass-covering, as has been suggested; this is trying to find what in fact took place so we can prevent it.

[Traduction]

quotidien des chemins de fer mais des enquêtes instituées à la suite d'un accident ferroviaire. Donc, non satisfait d'obtenir communication du projet de rapport à la suite d'une enquête, vous exigez de participer à l'enquête elle-même.

M. Benjamin: Monsieur le président ce n'est pas une question supplémentaire mais tout un discours.

Le vice-président: Merci monsieur Tobin. Vous aurez encore la possibilité d'intervenir. Je donne maintenant la parole à M. Benjamin.

M. Benjamin: Merci monsieur le président. Cette soit-disant question supplémentaire a duré dix minutes.

M. Tobin: Il est meilleur président que celui que nous avions avant.

M. Benjamin: J'ai moi aussi essayé de faire comme vous.

En fait moi j'ai l'impression que les compagnies de chemins de fer cherchent à maintenir le statu quo qui leur permet de n'avoir de compte à rendre à personne. Moi aussi j'ai été témoin, en mon temps, de nombreux accidents ferroviaires et j'ai toujours constaté que les compagnies de chemin de fer cherchaient à tirer leur épingle du jeu et à trouver des boucs émissaires.

M. Kelsall: Je ne pense pas que ce soit juste.

M. Benjamin: C'est ce que j'ai pu constater. En fait, vous voulez pouvoir participer activement à l'enquête. Dans ces conditions à quoi servirait un Bureau sur les accidents de transport si outre les enquêteurs du Bureau, vous aurez vos propres enquêteurs sur les lieux d'un accident et si en outre les syndicats prétendaient, eux aussi, avoir droit à leur propre enquêteur? A mon avis c'est de l'ingérence pure et simple. Pourquoi devriez-vous pouvoir participer à une enquête? Cette tâche revient au Bureau.

M. Kelsall: Lorsqu'il y a un déraillement, généralement les agents des chemins de fer qui sont les premiers arrivés sur les lieux pour la bonne raison que nous avons des agents stationnés à Hornpayne à Capreol à Jasper et ailleurs. Ils arrivent donc généralement les premiers sur les lieux d'un accident et ils sont donc les premiers à pouvoir s'entretenir avec le conducteur du train et les membres de son équipe. Dans certains cas, 24 heures s'écoulaient avant l'arrivée de l'enquêteur sur les lieux de l'accident. Celui-ci doit interroger les agents des chemins de fer, le conducteur du train et son équipe et vérifier l'état des rails.

Notre objet n'est pas de bloquer l'enquête mais si l'enquêteur est sur les lieux. . . Toute personne raisonnable aurait à coeur de parler aux experts qui sont déjà sur place ainsi qu'aux membres de l'équipe. Certains accidents sont fort complexes et soulèvent toutes sortes de questions d'ordre technique. Il ne s'agit nullement d'essayer de tirer son épingle du jeu mais bien de déterminer la cause réelle de l'accident pour empêcher que cela ne reproduise à l'avenir.

[Text]

[Translation]

• 1005

Mr. Benjamin: I think the bill is good in the sense that the site should be under quarantine. Except for removing fatalities and injured people and protecting the immediate area from dangerous or toxic goods, you should not be allowed to touch anything until the investigator has at least done a preliminary examination, taken photographs, etc., and knows the exact footage of where the rails were and everything else. You should not be allowed to touch anything until he has made a preliminary investigation or at least done his preliminary work. You just want to keep the status quo.

Mr. Kelsall: In fact, as I say, we are supporting the establishment of the board. All we are saying is that we want to be constructively part of that process. We want to be functioning as participants.

On the question of our just waiting and waiting and waiting, you should know, and I think this is where part of the problem of the bill is—as I mentioned, you want to quarantine the site of aircraft crash—in fact, most of the railway operations in Canada are carried on on single-track railroads. When we have an incident—it could be a variety of incidents—the delay in opening the line simply means that all the traffic on those lines is delayed. I have been at some incidents where we had over 30 trains backed up, over 100 cars, all the motive power, all the crews, all the tri-levels carrying automobile traffic to western Canada, grain, coal, all delayed while we waited for the investigator to fly in.

What we are saying is that we think the railway situation, as opposed to the air... The airlines can continue to fly. Trucks can be re-routed around another highway. Boats, I am sure, can find another route through Lake St. Louis. But when it comes to the railways, we have primarily single-track railroads, and where we have double-track railroads and we have an incident, it usually blocks both main lines. We think that once the appropriate cause has been determined—and certainly the investigator has to get there; we are looking for a quick response of the investigators—those actions should be taken jointly.

Mr. Benjamin: I can remember when there was a mishap on the CN line. I am sitting at a station on the CP line early in the morning, and here go by a whole bunch of CNR passenger trains and freight trains that had been rerouted over CP main lines from hundreds of miles back.

Mr. Kelsall: And we do that.

Mr. Benjamin: Of course you do it. Do not try to lay it out that if you had a wreck in northern Ontario you can start diverting traffic immediately to another line of your own or another railway right back to Montreal and Halifax if you want.

Mr. Kelsall: I can tell you this. I have managed derailment sites. Let us take northern Ontario. We had a derailment at a place called Steele. The first point of

M. Benjamin: Je trouve que le projet de loi fait bien d'interdire l'accès sur les lieux d'un accident. Il faut bien entendu évacuer les morts et les blessés et protéger les environs au cas où il aurait eu déversement de produits toxiques ou dangereux mais à part ça, il ne faudrait rien toucher sur les lieux d'un accident en attendant l'arrivée de l'enquêteur qui doit prendre des photos etc et relever tous les indices nécessaires. Il doit donc être interdit de toucher à quoi que ce soit sur les lieux d'un accident tant que l'enquête préliminaire n'est pas terminée. Or vous cherchez à maintenir le statu quo.

M. Kelsall: Au contraire nous sommes en faveur de la création du Bureau d'enquêtes. Par contre nous tenons à participer aux enquêtes.

D'après le projet de loi, l'accès serait interdit sur les lieux d'un accident notamment lorsqu'un avion s'écrase. Or la plupart des trains canadiens circulent sur des voies uniques si bien qu'en cas d'accidents, toute la circulation sur la voie en question est bloquée. Ainsi il est arrivé qu'en cas d'un accident ferroviaire, trente convois comportants cent wagons étaient bloqués y compris les wagons de transport des voitures destinées à l'Ouest, les trains transportant des céréales le charbon etc tous ont été bloqués en attendant l'arrivée de l'enquêteur.

En cas d'accident aérien, les avions continuent à voler; en cas d'accident de la circulation, les camions peuvent emprunter une autre route et en cas d'accident maritime, un bateau peut emprunter une autre voie pour traverser le lac St-Louis. Mais étant donné que le gros de nos trains circulent sur des voies uniques et qu'en cas d'accidents sur des voies doubles, les deux sont généralement bloquées, nous estimons que l'enquête doit être menée conjointement par l'enquêteur et la compagnie ferroviaire pour obtenir des résultats le plus rapidement possible.

M. Benjamin: Je me souviens qu'à l'occasion d'un accident sur la voie du CN, des trains de marchandise et des trains de voyageurs du CN ont été détournés sur les voies du CP.

M. Kelsall: En effet c'est ce que nous faisons.

M. Benjamin: Bien cela va de soi. Vous n'allez bien entendu pas prétendre qu'en cas d'accidents dans le nord de l'Ontario, vous pourriez aussitôt détourner la circulation sur une autre voie vous appartenant ou appartenant à une autre compagnie de chemin de fer et ce jusqu'à Montréal et Halifax.

M. Kelsall: Je pourrais justement vous citer l'exemple d'un déraillement qui a eu lieu dans le nord de l'Ontario à Steele. Le point de transfert le plus proche est à

[Texte]

transfer is at Thunder Bay—I am talking about the north shore of Lake Superior—and the other main detour point is through Oba on the ONR, on the Algoma Central Railway, or at Sudbury. You get trains locked in between 500 miles of main track. Things have to move, and to get an investigator in. . . That is where we are saying we have developed a lot of emergency response capability. Nobody is trying to cover up. All we are saying is that at an investigation to have one man there in some of the more complex ones, Mr. Benjamin, who thinks he does not need railway information and railway facts and railway measurements, that is just the process that. . . We are saying he really does need help.

Mr. Benjamin: I would be darned surprised if the board does not have a variety of methods of getting investigators to a site of an occurrence really quickly, whether it is car, helicopter, aircraft or whatever. I would be very surprised if they did not, because the quicker they are there the better the job they can do.

Mr. Kelsall: Mr. Benjamin, right on. We totally agree with you.

Mr. Benjamin: I do not see you sitting there with a wreck on your hands for 20 hours or even a dozen hours.

• 1010

You want to have the right to cross-examine investigators. You have access to a draft report. It is in your job to go over the draft report and if you are not satisfied with the thoroughness of the investigation, maybe something was overlooked, you tell the board about it, and it is the board's job to look into it and question the investigator, not yours, would you not think?

Mr. Kelsall: Again, at what point in the proceedings do we function as a participant, to be constructive? We believe being a participant at the derailment site. . . There is a lot of discussion going back and forth—even today there is a lot of discussion going back and forth—simply as to what the facts were, what the crew names were, what speed they were travelling at, what the geography was, what the terrain was, etc. That is going on; and only the railways can provide that particular information.

What we are looking at, Mr. Benjamin, is that at the report stage it is perhaps often too late. The procedure is way down the road. It could be several months. We believe we should have the right to conduct cross-examination earlier than at the board level.

Mr. Benjamin: I think you and we can take it as a given that with any investigators of railway occurrences, a large number of them, if not all of them, will have been investigators on one or both of the railroads and will know what the hell they are doing and know something about it.

I want to get into one area in which I do have some sympathy with your submission, the matter of trucking. I

[Traduction]

Thunder Bay, je parle bien entendu de la côte nord du lac Supérieur, le suivant passe par Oba sur le chemin de fer d'Algoma ou à Sudbury. Il arrive donc que des trains soient bloqués à 500 milles de la voie principale. L'essentiel donc c'est de faire venir un enquêteur sur les lieux d'un accident. Et c'est à cet égard que nous avons mis au point une série de mesures à mettre en oeuvre en cas d'accidents. Personne ne cherche à cacher quoi que ce soit. Tout ce que je prétends c'est que dans le cas d'un accident complexe, un seul spécialiste peut fort bien ne pas suffire et l'enquêteur doit donc pouvoir faire appel à d'autres spécialistes.

M. Benjamin: Je suis sûr que le Bureau dépêchera les enquêteurs sur le lieux d'un accident par voitures, hélicoptères ou avions selon les besoins et afin qu'ils soient sur place le plus rapidement possible. En effet pour faire un bon travail, il est essentiel que les enquêteurs soient sur les lieux dès que possible.

M. Kelsall: Nous sommes tout à fait d'accord avec vous monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne vous vois pas vous morfondre avec un accident sur les bras s'il faut douze heures pour que l'enquêteur parvienne sur les lieux.

Vous réclamez le droit de soumettre les enquêteurs à un contre-interrogatoire. Pourtant, vous recevrez le rapport préliminaire. Il vous appartiendra de l'analyser et si vous estimez que l'enquête est incomplète, qu'on a oublié quelque chose, vous pourrez en faire part au bureau. Ne pensez-vous pas qu'il incombe au Bureau, dès lors, de se pencher sur la question et d'interroger l'enquêteur et que ce n'est pas à vous de faire cela?

M. Kelsall: Encore une fois, on peut se demander à quelle étape du déroulement de l'enquête nous devenons participants utiles? Nous pensons que nous pouvons être un participant utile sur les lieux de l'accident. . . il y a toujours de grandes discussions, et, même aujourd'hui, c'est comme cela, pour déterminer quels sont les faits, la liste de l'équipe en fonction, la vitesse à laquelle le train allait, les conditions géographiques et celles du terrain etc. Cela se fait maintenant et c'est seulement la société de chemins de fer qui peut fournir ces renseignements-là.

Monsieur Benjamin, au moment où le rapport est rédigé, c'est souvent trop tard. L'enquête est déjà bien avancée. Il se peut que ce soit plusieurs mois après et nous pensons avoir le droit de procéder à un contre-interrogatoire plutôt, en présence du Bureau.

M. Benjamin: Je pense que l'on peut tenir pour acquis que les enquêteurs à qui on fera appel, un grand nombre d'entre eux en tout cas, auront déjà été enquêteur pour l'une ou l'autre des sociétés de chemins de fer et qu'ils sauront de quoi ils retournent et ce qu'ils font.

Je passe maintenant à un élément de votre exposé avec lequel je suis entièrement d'accord et c'est la question du

[Text]

think this is where there is the most laxness, to put it nicely. You have eleven jurisdictions in interprovincial and international trucking, which is, by the way, under federal jurisdiction; they just turned it over the provinces. You have ten provinces and two territories, all with different regulations and different standards of enforcement and inspection and everything else. What has CN's experience been? Or when you were on CP and you had trucking divisions, what was your experience with the various provinces? How often did they inspect your trucks? What kind of standards did they have as between the different provinces? Were they the same? Were they different? Or was it a boar's nest?

Mr. Kelsall: Mr. Benjamin, I cannot tell you directly what the intervals are and what the standards are. All we are saying is that when you look at the broad spectrum of transportation in Canada, the railways are losing market share to the trucks. There are increasing numbers of trucks out on the highways that we believe are being cross-subsidized. It is impacting very directly on our ability to survive as a company. We believe our accident rates on the railway are considerably less than on the interprovincial highway network, and we believe there should be a level playing field in the competitive aspects that would enable the railways to compete head on. And we want to compete head on. We are not asking for bail-outs. We are simply saying let us compete.

When it comes to the area of safety regulation, we have very detailed safety standards laid out previously by the Railway Transport Committee, by the National Transportation Agency, and under the Rail Safety Act. What we are saying is we are incurring a lot of costs on the railway side of things to adhere to these safety standards and these costs have to be borne by our customers in the setting of freight rates. We believe it should be a level playing field and when it comes to accident investigation they should be subject to the same types of investigations as are the railways, which have been very thorough, and any fall-out from the recommendations should be borne by the carriers involved, in order to have the same standards of safety and performance.

Mr. Benjamin: It is no use having a level playing field if one guy has the ball on your 10-yard line all the time. It is my impression this is what the railroads want.

The Vice-Chairman: Maybe we will be back on what Mr. Tobin was saying before. I think it is a very important question. It seems that, on the board, most of the members here will see the government side, but most of the members here I think agree with what Mr. Tobin said.

• 1015

This bill is making a lot of changes. I will just remind you that the board may ask observers to be on the site of

[Translation]

camionnage. Je pense que c'est là que se trouve la plus grave lacune, c'est le moins que je puisse dire. Il existe onze autorités pour le camionnage interprovincial et international qui, on le sait, relèvent du gouvernement fédéral. Les provinces ne font que commencer à intervenir. Il y a dix provinces et deux territoires, et les règlements ne sont pas les mêmes nulle part, ni les normes d'application et d'inspection, rien du tout. Qu'en est-il du Canadien National? Quand vous étiez au Canadien Pacifique, vous vous occupiez du service de camionnage, n'est-ce pas? Qu'avez-vous pu découvrir dans les diverses provinces? A quel intervalle se faisait les inspections? Quelles normes imposait-on dans les diverses provinces? Étaient-elles toujours les mêmes? Étaient-elles différentes? Ou est-ce que c'était le noeud de vipère?

M. Kelsall: Monsieur Benjamin, je ne saurais vous dire à quel intervalle on fait les inspections, ni quelles sont les normes. Nous pensons toutefois que dans l'éventail des moyens de transport au Canada, c'est l'industrie du camionnage qui fait perdre le plus de terrain aux chemins de fer. On augmente le nombre des camions sur des autoroutes qui selon nous sont interfinancées. Cela, évidemment, met en danger la survie même de la société. Nous pensons que proportionnellement, le nombre des accidents de chemin de fer est inférieur à celui des accidents sur le réseau de routes interprovinciales. Nous pensons qu'on devrait appliquer les mêmes règles de concurrence à tous afin que les chemins de fer puissent lutter à armes égales. C'est ce que nous souhaitons. Nous ne demandons pas de cadeaux. Nous demandons simplement qu'on nous laisse concurrencer les autres.

Pour ce qui est des règlements en matière de sécurité, nous avons des normes de sécurité circonstanciées que nous a imposé le Comité du transport ferroviaire de l'Office national des transports et que nous impose la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous tenons à signaler que nous faisons face à des coûts élevés pour respecter les normes de sécurité et ces coups sont répercutés sur nos clients, intégrés à nos tarifs de prêt. Nous pensons que les choses devraient être plus équitables et le secteur du camionnage devrait faire l'objet du même genre d'enquête que les chemins de fer, une enquête très serrée, et ce sont les transporteurs qui devraient mettre en oeuvre les éventuelles recommandations qui en découleraient, afin que tous soient astreints aux mêmes normes de sécurité et de performance.

M. Benjamin: Rien ne sert d'avoir une règle du jeu pour tous si c'est toujours le même qui joue. C'est l'impression que j'ai.

Le vice-président: Nous reviendrons peut-être à ce que M. Tobin disait tout-à-l'heure. Je pense que la question est capitale. Pour ce qui est du Bureau, la plupart des membres du comité sont d'accord avec le gouvernement. Toutefois, la plupart sont aussi d'accord avec M. Tobin.

Ce projet de loi va changer beaucoup de choses. Je voudrais vous rappeler que le Bureau pourra demander à

[Texte]

an accident, and we will come back to that in the next round.

Mr. Malone (Crowfoot): I welcome our witnesses before the committee and also extend to them commendations for the outstanding safety record that CN has in North America compared with North American rail travel.

Some of the questions that have been put already are pretty central to your testimony. When you ask that you be a part of an investigation and that you be involved in investigation activity, that misses the point as to why we are having an investigation in the first place. What is primary here is not business efficiency—and I absolutely concur with you that if that were the primary objective then your testimony is totally saleable. Of course it is a nuisance to have a business operation that has to balance itself with safety considerations, but the primary and fundamental purpose here is public confidence. In an age when we are moving dangerous chemicals, however you transport whatever commodity it is that you are about to transport, the central overriding factor that brings government into this whole process is confidence in transport. I do not see how you can defend that this confidence would continue to exist if you as the owner-operator of a carrier are directly involved in its own investigation. It seems to me that by any comparison you could put forward, in any other kind of situation in life, the same lack of confidence would be there with the public. So I make that observation to you. I am not sure whether you have any desire to debate that or not, but—

Mr. Kelsall: I would maybe just add a couple of things. First, in any investigation that has gone on to date, I doubt that the railway participation would be seen as being obstruction. We are trying to be constructive. We have experts. We have metallurgical experts. In fact, we have been requested to send our experts to certain laboratories to test out the brittle fractures of steel because we do have experts. We do not want to be confrontational. We want to be helpful. We want to ensure that all the facts at a derailment site are known, that any expertise we have is available to the investigator.

As I was saying, to expect one man, or even two, to come to a derailment site and be an expert on all matters... When there could be four or five senior railway officers there who are experts in the fields who could shed light on a particular matter, they should be allowed to put it forward.

Certainly the investigator has to draw his own conclusions. What he draws are his own conclusions, and he has every right to do that. All we are saying is that he wants to ensure that he has covered the territory, he has covered the ground, he has asked all the questions, and that it is complete and thorough.

[Traduction]

des observateurs de se rendre sur les lieux de l'accident. Mais nous y reviendrons tout à l'heure.

M. Malone (Crowfoot): Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins et à féliciter le Canadien National qui a battu tous les records en Amérique du Nord pour ce qui est de la sécurité dans le transport ferroviaire.

Certaines questions que je voulais vous poser et qu'on a abordées touchent à l'essentiel de votre exposé. Quand vous dites que vous voudriez participer à l'enquête, on peut se demander ce qui dès lors justifierait une enquête. Ce qui importe avant tout, ce n'est pas la rentabilité commerciale—et je suis tout à fait d'accord avec vous. En effet, si c'était là le principal objectif, j'accepterais volontiers votre position. Toutefois, même s'il est agaçant de devoir tenir compte de considérations de sécurité dans une entreprise commerciale, il n'en demeure pas moins que c'est la confiance du public qui est primordiale et fondamentale dans ce cas-ci. De nos jours, on transporte des produits chimiques dangereux, et quel que soit le mode de transport, le facteur central, celui qui prime tous les autres et amène le gouvernement à intervenir, c'est la confiance dans ce moyen de transport. Je ne vois pas comment on pourrait alléguer que l'on peut maintenir cette confiance si le transporteur lui-même participe directement à l'enquête qu'il subit. Quelles que soient les situations analogues que l'on pourrait trouver, rien ne pourrait empêcher la méfiance du public. Je tenais à vous signaler cela. Je ne sais si vous voulez répliquer mais...

M. Kelsall: Je voudrais ajouter une ou deux choses. Tout d'abord si on se reporte à n'importe quelle enquête faite jusqu'à présent, on ne peut pas affirmer que la participation de la société de chemins de fer a constitué une entrave. Nous essayons de garder un esprit ouvert. Nous avons des experts chez nous, en métallurgie notamment. En fait, on nous a demandé d'envoyer nos experts dans certains laboratoires pour vérifier des fragments d'acier effrités car nous employons ce genre d'experts. Nous ne cherchons pas à créer la discorde. Nous voulons aider et seulement garantir que tous les faits pertinents, sur les lieux d'un déraillement, soient connus, et que tous les experts que nous employons mettent leurs services à la disposition de l'enquêteur.

Je le disais tout à l'heure. Il est impossible qu'un seul homme, disons deux, puissent se présenter sur les lieux d'un déraillement et prétendre être experts en tout—une équipe de quatre ou cinq cadres d'une société de chemin de fer, experts en la matière, pourraient permettre de faire la lumière, et on devrait faire en sorte qu'ils puissent le faire.

Il est vrai qu'il incombe à l'enquêteur de tirer ses propres conclusions. Elles seront siennes, et il ne peut pas en être autrement. Toutefois, il se soucie sûrement de ne rien laisser au hasard, de ne rien oublier, de poser toutes les questions pertinentes, de faire, en un mot, un travail exhaustif.

[Text]

Mr. Malone: I do not think there is any dispute amongst members—there may be—that the investigator would have the full right and privilege to call any person, including persons from the carriers, to give testimony. The bottom-line question is who is in charge here. Clearly it has to be the investigator. You cannot have a conglomerate of investigators on site, each presuming his own authority.

• 1020

I expressed my view because I think that is central to our testimony here today. It may be that we can streamline the number of authorities that you have to respond to, which I understand are a multitude now. I understand quite clearly the difficulty that puts any operation into when you have to answer to a number of authorities. Maybe there is something we can do in that regard.

In a case of investigation, that investigator must have full authority to move, call witnesses and experts as need be. But that authority, I am sure, would be the concurrence of a committee. It would have to be central to the investigation.

Mr. Kelsall: And we would agree with that.

Mr. Malone: I am not sure as to whether or not I have your comprehension as to what you perceive on this board. You are objecting, I believe, on the grounds that this board, which might have been set up with the overriding tones of aviation investigation, may have expertise that would not allow it to investigate appropriately railway accidents or accidents of other modes. This brings into question the whole perspective in which you see the board in the first place.

Do you see the board as having an investigative role or a role of reviewing investigations that have been brought to the board? Do you believe the board must have technical skills in order to be a participant, or can the board simply have judicial and reasonable capacities of judgment? And if they have that—

Mr. Kelsall: We would see the board as really having both. Certainly they should be senior people who can ensure that the investigator is complete, is asking the right questions, tests his conclusions before they are put out in the arena. We would think that the board should also be concerned about the recommendations in relation to the broad framework of fairness and the broad framework of the ability to implement some of the recommendations that may be put forward in the light of perhaps one situation that would then apply to 40,000 miles of railroad operation. Are they practical Are they reasonable?

Certainly we think that where there is a major incident the board may itself want to conduct the hearing. But certainly we believe there is broad management. They are a sounding board. But they want to ensure objectivity and completeness.

[Translation]

M. Malone: Je ne pense pas que quiconque conteste à l'enquêteur le droit et le privilège de faire appel à toute personne qu'il juge nécessaire, et il pourrait même faire appel aux témoignages des transporteurs. Il s'agit avant tout de déterminer qui sera responsable. Manifestement, il faut que ce soit l'enquêteur. On ne peut pas envoyer un bataillon d'enquêteurs sur les lieux, chacun se pensant le seul responsable.

Si je vous ai donné mon opinion, c'est qu'elle est directement liée aux témoignages d'aujourd'hui. Nous pouvons peut-être rationaliser le nombre des autorités auxquelles il vous faut répondre, lequel est actuellement excessif, d'après ce que j'entends dire. Je comprends très bien que le fait d'être responsable devant plusieurs instances ne facilite pas les choses. Peut-être y aurait-il quelque chose à faire dans ce domaine.

Dans le cas d'une enquête, l'enquêteur doit être libre des ses mouvements, doit pouvoir convoquer les témoins et les experts dont il a besoin. Mais cette liberté d'action doit être le fait d'un comité. C'est un élément essentiel de l'enquête.

M. Kelsall: Et nous sommes d'accord sur ce point.

M. Malone: Je ne suis pas certain que vous m'avez bien expliqué comment vous percevez ce Bureau. Je crois comprendre que vous n'êtes pas d'accord parce qu'à votre avis, il a pu être créé dans la perspective des accidents d'aviation et risque de ne pas avoir les compétences nécessaires pour s'occuper d'accidents de chemins de fer ou d'autres types d'accidents. Je me demande donc comment vous percevez ce Bureau au départ.

Est-ce que vous envisagez de lui confier directement les enquêtes ou encore de la charger de réviser les enquêtes qui lui sont soumises? Pensez-vous qu'elle a besoin de compétences techniques pour participer à l'exercice ou bien qu'une compétence judiciaire et une certaine dose de bon sens lui suffiront? Dans ces conditions. . .

M. Kelsall: En fait, nous considérons que les deux éléments sont importants. Effectivement, les membres du Bureau doivent être des gens compétents, capables de surveiller le travail de l'enquêteur, de s'assurer que celui-ci pose les bonnes questions, et également de vérifier ses conclusions avant de les rendre publiques. Ce Bureau devrait également tenir compte des recommandations dans un esprit général d'équité et dans la mesure où il est possible de les appliquer. Autrement dit, il devrait se demander si les recommandations formulées dans une situation donnée sont bien pratiques, raisonnables et susceptibles de s'appliquer sur 40,000 milles de voies ferrées?

Dans le cas d'un accident majeur, le Bureau pourrait certainement se charger lui-même des audiences mais en tout cas, son rôle administratif est très général. Il est là pour approfondir les idées, mais également pour s'assurer qu'on procède de façon exhaustive et en toute objectivité.

[Texte]

Mr. Malone: If you are looking then for technical skill, if we are going to investigate on land, air, sea, and pipeline, what size board do you envision that is going to have the kinds of skills that gives technical capacity to a board's requirement?

Mr. Kelsall: As I mentioned earlier, we would see the board having to have broad expertise or managerial experience in the fields under which they are carrying out the broad mandate of accident investigation. They certainly would have to have sufficient members to do that. To ask the right questions they should certainly be able to draw on outside expertise, at their request. They may want to draw on certain consultants. They may want to draw on experts from other countries to come in. They may want to draw on certain experts to carry out certain investigations, say for instance in the field of metallurgy. They may want to reach into a steel company or into a computer company to provide assistance.

Mr. Malone: I have one last question that I would like to put, dealing with your comments on drugs and alcohol. You had indicated that you would like to see some testing, which may well be appropriate. I want to know, are you making reference to that only after an accident, or is that at random during the process of operations?

• 1025

Mr. Kelsall: I could just briefly comment on that. The railways were part of a Transport Canada taskforce composed of labour, the human rights, health and welfare and so forth, and we put forth the recommendation that the railways should have the right under legislation to test under four particular circumstances. One was pre-employment, one was just cause if there appeared to be some condition where drugs or alcohol may be involved that we be able to test, post-accident and in relation to annual medicals.

In the area of post-accident, we were suggesting that the railways should have the right, and under this act we are saying the investigator should have the right, where human failure or human negligence would appear to be a major or a contributing cause to an accident, that the investigator should have the right and the legislative authority to require the employee involved to have a drug test.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Kelsall and Mr. Malone. Before the second round, I have a very brief comment.

Monsieur Kelsall, vous nous avez donné quelques explications au sujet de la présence d'enquêteurs. Vous savez que le projet de loi prévoit que des observateurs peuvent être appelés par les membres du Bureau. Tout à l'heure, lors de votre réponse à M. Tobin et à M. Benjamin, on a presque eu l'impression que, d'une certaine façon, tout en appuyant la création du Bureau,

[Traduction]

M. Malone: Autrement dit, vous recherchez des compétences techniques puisqu'il faudra enquêter sur terre, sur mer et dans les airs, sans parler des pipelines. Combien faut-il prévoir de membres pour réunir toutes les compétences techniques nécessaires?

M. Kelsall: Comme je l'ai dit plus tôt, le Bureau doit disposer d'une somme de compétences techniques et administratives pour remplir son mandat d'enquête sur les accidents. Un certain nombre de membres seront donc nécessaires. Pour qu'ils puissent poser les questions pertinentes, ils devront pouvoir faire appel à des experts de l'extérieur, le cas échéant. Ils pourront consulter des experts-conseils, certains venus, éventuellement, d'autres pays. Ils pourront confier certains aspects des enquêtes à des spécialistes, par exemple, de la métallurgie. Ils auront peut-être besoin de sociétés de l'acierie ou de l'informatique.

M. Malone: J'ai une dernière question à vous poser et je reviens sur ce que vous avez dit des stupéfiants et de l'alcool. Vous avez dit qu'à votre avis, des tests se justifieraient dans certains cas. Est-ce que vous pensez uniquement à la période qui suit un accident ou bien envisagez-vous des tests ponctuels tout au long de l'exploitation?

M. Kelsall: Une observation, très vite, à ce sujet. Le groupe de travail de Transports Canada qu'on avait chargé d'étudier les chemins de fer, entre autres, était composé de représentants de la Main-d'oeuvre, des Droits de la personne, de la Santé et du Bien-être, etc.; à cette occasion, nous avons recommandé que les chemins de fer soient autorisés, de droit, à effectuer des tests dans quatre circonstances particulières. D'une part des tests à l'embauchage, ensuite dans les circonstances où un abus de drogues ou d'alcool était soupçonné, après un accident et, enfin, à l'occasion des visites médicales annuelles.

Pour ce qui est des tests après les accidents, nous avons proposé de donner aux chemins de fer—et, dans le cadre de cette loi, il s'agirait de l'enquêteur—le droit d'ordonner des tests s'il semble que la négligence ou l'erreur humaine ont contribué à l'accident ou ont constitué un facteur important. Dans un tel cas, l'enquêteur devrait avoir le droit d'exiger que l'employé se soumette au test de dépistage des stupéfiants.

Le vice-président: Merci, monsieur Kelsall et monsieur Malone. Avant d'aborder le second tour, je fais faire une observation très courte.

Mr. Kelsall, you have given us some explanations concerning the role of the investigators. You know that according to the bill observers can be summoned by the members of the commission. When you were answering Mr. Tobin's and Mr. Benjamin's questions I had a feeling that while approving the creation of the Board you were proposing a kind of tribunal instead of an investigative

[Text]

vous nous proposiez de faire du Bureau une sorte de tribunal au lieu d'un bureau d'enquête. Les deux me semblent très difficilement conciliables. Je vous demanderais de commenter brièvement ce point de vue-là, s'il vous plaît.

Mr. Kelsall: We are saying that the board, depending on the situation, may want to carry out certain investigations simply because of the importance of the incident that took place. Usually in the vast majority of matters this would be carried out by the investigative officers, but if it is a major disaster of some sort the board itself may decide to have a public hearing and call on witnesses, have their own experts, call on the railways, call on the unions, call on whoever to participate.

M. St-Julien: Monsieur Kelsall, actuellement, est-ce que le CN rapporte tous les accidents ou incidents liés à l'utilisation de matériel roulant sur un chemin de fer, et surtout à l'intérieur d'une cour de triage du Canadien National au Canada?

Mr. Kelsall: We are required by board order, what is known as General Order 01, to file all incidents... if I could just briefly touch on them, General Order 01 requires that all accidents attended by death or personal injury or whereby any bridge, culvert, viaduct or tunnel has been damaged be reported. Secondly, we are required to file notice of all accidents not attended by death or personal injury at public highway crossings or collisions and derailments on main track, obstructions on the railway, employees suddenly stricken while on duty, accidents involving handling of dangerous commodities, destruction of stations by fire.

There were also other further requirements for reporting on the railways as contained in Order R-41212, which also lays out certain basic requirements. We are also required to file reportings under the Labour Code and under the Transport of Dangerous Goods Act. So there are numerous requirements, and we carry that out faithfully.

M. St-Julien: À la page 5 de votre déclaration, vous dites:

La loi devrait préciser très clairement les types d'accidents devant amener le Bureau à entrer en action. Il pourrait s'agir par exemple d'accidents comportant un décès, des blessures graves, ou encore mettant en cause un train de voyageurs ou occasionnant des dommages matériels. Dans l'amendement que vous proposez, vous dites la même chose: «tout accident lié à l'utilisation», «des blessures graves».

• 1030

Voici où je veux en venir. Dans une cour de triage, un employé, par mégarde, ouvre une valve. Il n'y a pas eu collision de wagons ou déraillement. Par mégarde, une

[Translation]

body. These two are hardly compatible and I would appreciate your views on this.

M. Kelsall: Cela dépend des situations, mais à notre avis dans le cas d'un accident grave il est possible que le Bureau se charge lui-même d'une partie des enquêtes. Dans la grande majorité des cas, ce sont les enquêteurs qui s'en chargeraient, mais dans le cas d'un désastre majeur le Bureau pourrait organiser des audiences publiques et convoquer des témoins, faire appel à des experts, aux représentants des chemins de fer, aux syndicats, bref, à tous ceux qui seraient susceptibles de participer.

Mr. St-Julien: Mr. Kelsall, does CN report every occurrence or accident related to the use of its rolling stock and especially incidents occurring within the CN yards in Canada?

M. Kelsall: Le règlement que nous régit et qui est connu sous le nom de décret général 01, nous oblige à déclarer tous les incidents... Je vais vous expliquer rapidement: le décret 01 exige que tous les accidents provoquant un décès ou des blessures ainsi que des dommages matériels à un pont, ponceau, viaduc ou tunnel soient déclarés. Deuxièmement, nous sommes tenus de déclarer tous les accidents qui n'ont pas provoqué de décès ou de blessures mais qui se sont produits aux croisements de routes publiques ainsi que toutes les collisions et les déraillements sur la voie principale, les obstructions des voies, les employés incommodés ou blessés dans l'exercice de leurs fonctions, les accidents provoqués par le maniement de produits dangereux, les incendies de gare.

Le décret R-41212 contient également des exigences en matière de déclaration des accidents. Le code du travail et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses nous imposent certaines déclarations. C'est un domaine où nous sommes donc très réglementés et nous suivons ces règlements à la lettre.

Mr. St-Julien: On page 5 of your statement, you say:

The act should contain a clear statement of the types of mishaps that should trigger action on the part of the Board. These could be defined as accidents attended by a fatality, serious injury, or involving a passenger train or material damage. And in the amendment that you are proposing, you say the same thing: "any accident related to the use", "serious injury".

This is what I am getting at; let us suppose that an employee opens a valve by mistake in a railway yard. There has been no car collision or derailment. By

[Texte]

valve d'un wagon du CN fait défaut, et il y a un déversement de chlore ou d'acide. Une chose de ce genre peut être plus grave qu'un décès ou un autre accident, car cela occasionne des coûts énormes. Un simple déversement peut avoir des conséquences graves. Pensez-vous qu'il est important de mentionner dans votre amendement proposé qu'un déversement accidentel doit être rapporté?

Mr. Kelsall: Under the Transport of Dangerous Goods Act, we are required to report all incidents involving dangerous goods.

M. Serge Cantin (avocat général, CN Rail): Monsieur le président, notre amendement proposé a trait au projet de loi qui est devant nous. On sait parfaitement bien qu'il y a d'autres obligations de rapporter les accidents: l'article 36 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, La loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Partie II du Code du travail. Cela devient complémentaire à ce moment-là.

M. St-Julien: Dans votre discussion avec M. Benjamin, vous avez dit que, lors d'un incident ou d'un accident, les routes du CN étaient bloquées. M. Benjamin a dit qu'il y avait d'autres routés, d'autres détours. Un accident est arrivé dans notre région, sur la Saint-Maurice. Il y a eu un éboulement de terrain, et la voie a été fermée durant plusieurs jours. Il y a eu un détour de plus de 300 milles dans des villes comme Montréal, Ottawa et ainsi de suite, alors que le CN aurait pu faire un détour de moins de 300 milles pour transporter des matières dangereuses.

Actuellement, vous avez un code concernant le trafic dangeureux et spécial. Quand vous faites un détour parce que vous transportez du matériel dangeureux, ce code s'applique seulement là où il y a plus de 75,000 habitants. Dans le cas d'une ville de plus de 75,000 habitants, vous considérez cela comme un trafic dangeureux et spécial.

Mr. Kelsall: The transportation of special dangerous goods is covered by specific regulations governing speed, marshalling requirements, certain types of inspections that must take place within certain mileage intervals, and they are applied regardless of whether there is a detour or not. Those requirements are there, they are mandatory and we carry them out. Whether a train is detoured an extra 300 miles or not, those requirements have to be carried out.

M. St-Julien: Même si vous faites un détour de plus de 300 milles? Quand vous avez l'occasion d'avoir, à Chapais, une subdivision. . .

Le vice-président: Monsieur St-Julien, je voudrais vous rappeler, comme on l'a rappelé aux députés de l'opposition, qu'à ce Comité, on ne peut pas prendre chacun des accidents qui peuvent survenir dans le pays et en faire une analyse. Je comprends le grand intérêt que vous portez à la cause de Chapais, et je dois même dire que j'ai beaucoup de sympathie pour la cause que vous voulez défendre. Cependant, il s'agit d'un cas très technique, et s'il faut prendre chacun des cas très techniques, nous allons avoir des problèmes. On va siéger jusqu'à Noël, monsieur St-Julien!

[Traduction]

mistake, one valve in a CN railway car becomes faulty and there is a chlorine or acid spill. This kind of thing can be worse than a fatality or another kind of accident because the cost can be enormous. A single spill can have tremendous consequences. Do you think it would be worth mentioning in your amendment that any accidental spill must be reported?

M. Kelsall: Aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, nous sommes tenus de déclarer tous les accidents qui mettent en cause des produits dangeureux.

Mr. Serge Cantin (General counsel, CN Rail): Mr. Chairman, our proposed amendment is on the bill we have before us. We do know that we are under other kinds of obligations to report accidents: clause 36 of the Rail Security Act, the Transport of Dangerous Goods Act, Part II of the Labour Code. This is a supplementary obligation.

Mr. St-Julien: While you were discussing with Mr. Benjamin, you said that in the case of an occurrence or accident, CN tracks were closed. Mr. Benjamin told you that there were other routes, that detours were possible. We have had an accident in my region, on the Saint-Maurice. There had been a landslide and the track was closed for several days. There was a detour of more than 300 miles in cities like Montreal, Ottawa and so on, although CN could have detoured less than 300 miles in order to carry dangerous goods.

You do have a code regarding dangerous and special traffic. When you make a detour because you are transporting dangerous goods, the code applies only in cities of more than 75,000 inhabitants. Only when there is more than 75,000 inhabitants do you consider that traffic becomes dangerous and special.

M. Kelsall: Le transport spécial de biens dangeureux est régi par des règlements qui nous imposent une certaine vitesse, certains types d'acheminement et d'inspection qui doivent être effectués à intervalles réguliers, et tous ces règlements sont appliqués, qu'il y ait un détour ou pas. Ces règlements existent, ils sont obligatoires, et nous les respectons. Que le train fasse un détour de 300 milles ou pas, ces règlements doivent être respectés.

Mr. St-Julien: Even though you are detouring more than 300 miles? When you could easily, in Chapais, have a subdivision. . .

The Vice-Chairman: Mr. St-Julien, as I have mentioned to the members of opposition, may I remind you that we are not here to analyze every single accident that occurred in this country. I understand your particular interest for Chapais, and I even have the greatest sympathy for this cause, but it is nevertheless a very technical case, and if we start to unravel every technical case, we are going to be in trouble. We are going to be here until Christmas, Mr. St-Julien!

[Text]

M. St-Julien: Je voulais donner un exemple. . . Si cela arrive dans une région du Canada, eh bien, cela peut arriver dans l'Ouest. Je veux prévenir!

Le vice-président: Je pense que vous avez bien dit aux gens du Canadien National qu'il n'y avait pas seulement des villes au pays, mais également des régions rurales ou des régions à plus faible population, et que la sécurité dans ces régions-là devait être également de haut niveau. Je pense qu'on a bien compris votre point de vue, et les gens du Canadien National vont certainement en tenir compte.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Je veux simplement mentionner aux gens du CN que je suis consciente de l'effort qu'ils ont fait pour la traduction. J'ai cependant eu un problème majeur hier soir, quand j'ai lu le paragraphe 32(3) qui dit exactement l'opposé en français et en anglais. Donc, je suis consciente de l'effort que vous faites, mais il a fallu que je me réfère à la version anglaise pour vraiment connaître votre point de vue. En anglais, c'est «*must be obliged*» et, dans l'autre cas, c'est «*ne doit pas être obligé*». Vous pouvez faire un commentaire si vous le voulez.

Le vice-président: Madame Venne, vous soulevez un point très intéressant. Cependant, on doit au moins reconnaître que le Canadien National, contrairement à d'autres organismes qui n'ont pas pris la peine de nous soumettre une traduction. . .

• 1035

Mme Venne: Je suis consciente de l'effort, mais j'ai quand même été induite en erreur en lisant cet article-là en français.

Le vice-président: Vous avez probablement raison. M. Cantin a peut-être quelque chose à ajouter.

M. Cantin: Nous nous excusons de cette erreur. Nous la reconnaissons. En fait, l'erreur a été corrigée une heure avant de venir à Ottawa hier. Nous avons substitué toutes les pages. Nous nous excusons de cette erreur. J'avais l'impression que vous aviez reçu la version corrigée.

Mme Venne: Non.

Cela dit, étant donné ma formation juridique, je fonctionne toujours par article de loi. Au paragraphe 23(2), vous suggérez d'être participant à une enquête publique. Je me dis que c'est un peu illogique. C'est un peu comme si la GRC enquêtait sur moi et que je lui offrais de l'aider à enquêter. C'est comme cela que je vois les choses. Cela peut également, selon moi, exercer des influences indues vis-à-vis de l'enquêteur. Ne serait-il pas suffisant d'être témoin au lieu d'être participant, comme c'est prévu?

M. Cantin: Je pense qu'il a été clairement indiqué que nous n'avions pas l'intention d'exercer des influences indues ou d'intimider qui que ce soit dans le processus. Nous croyons, ainsi que M. Kellsall l'a indiqué, que nous

[Translation]

Mr. St-Julien: I would like to give an example. . . I just want to prevent it from happening ever again; if it can happen in one region of the country, it could very well happen in the West.

The Vice-Chairman: You have already told the CN people that Canada was not made up exclusively of cities, that we had rural regions and less-populated regions to contend with and that security was every bit as important in these regions. I believe we have understood your position and the people from CN have undoubtedly taken good note of it.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): I simply want to mention to our witnesses from CN that I appreciate their efforts translationwise. Nevertheless, I had a problem last night when I read paragraph 32(3): the English and the French mean exactly the opposite. I appreciate your efforts, but still, I had to go back to the English text to understand what you meant. In English, we have "must be obliged" and, on the other side, we have «*ne doit pas être obligé*». You can comment if you like.

The Vice-Chairman: Mrs. Venne, you are raising an interesting point. This being said, one must admit that Canadian National, unlike others who never bothered to supply a translation. . .

Mrs. Venne: I am grateful for the effort, but still, this part in French was very misleading.

The Vice-Chairman: You are probably right. Maybe Mr. Cantin would like to add something.

Mr. Cantin: We apologize for the error. We acknowledge it. In fact, the mistake was corrected one hour before we got to Ottawa, yesterday. We have replaced all the pages. We apologize for the error. I was under the impression that you had been given the new version.

Mrs. Venne: No.

This being said, given my background as a lawyer, I am always governed by articles of law. In paragraph 23(2), you suggest participating to public inquiries. To me, this is hardly logical. It's a little bit as if the RCMP was making inquiries concerning myself and I offered to help. This is how I see things. To my mind, there could also be undue influence on the investigator. Would it not be enough to be a witness instead of a participant, as proposed?

Mr. Cantin: It has been clearly explained that we have no intention of exerting undue influences or of intimidating anyone in the process. As Mr. Kellsall has told you, we believe that our people will be able to make

[Texte]

avons une expertise, des gens qui sont capables de contribuer à la qualité de l'enquête. Notre seul but est celui-ci: si on soupçonne, à un moment donné, que l'enquête risque de faire fausse route parce que l'information n'est pas adéquate ou ignorée, nous voudrions pouvoir intervenir, faire part de notre soupçon à l'enquêteur et participer à l'enquête, par le biais de contre-interrogatoires et de preuves additionnelles, mais pas dans un contexte de confrontation ou d'obstruction.

Mme Venne: Être témoin, n'est-ce pas suffisant?

M. Cantin: En étant témoin, on peut indiquer à l'enquêteur qu'il y a un témoin de disponible, ce qui est très bien, et cela risque de se produire.

Mme Venne: À ce moment-là, il n'est pas nécessaire d'être participant.

M. Cantin: On peut avoir un témoin, mais si on lui pose les mauvaises questions, il se peut fort bien qu'on n'aille pas très loin dans l'enquête. C'est tout le processus qui est en jeu.

M. Dionne: Mr. Kelsall, you have listed a number of concerns you have with this particular piece of legislation. Have you discussed your concerns with the Department of Transport?

Mr. Kelsall: I personally have not.

Mr. Dionne: Has CN?

Mr. Kelsall: Yes, I believe Mr. Speirs and Mr. Cantin have.

Mr. Dionne: Could we ask those gentlemen what the reaction of the department was to your concerns?

Mr. Cantin: I do not think there is any privilege attached to the nature of that meeting, but the comment I would make is that we could air our concerns and that it was a meeting attended by representatives of the Railway Association of Canada, Canadian Pacific, and Canadian National. We had an open and frank discussion. I know in some respects they expressed sympathy with our point of view, whatever that means. Whether they are committed to bringing forward any changes I doubt very much. I do not think I can comment on that, Mr. Dionne.

Mr. Dionne: So you had a hearing, but you do not know what the results are.

Mr. Cantin: I think that is a fair way of putting it.

Mr. Langlois (Manicouagan): I have two brief questions on the technical aspect. You have been with CN one year. I have been in politics less than one year. I come from the trucking industry, so I listened with much interest to your comments about the level playing field. I would have additional comments to make, but I will abstain at this time.

[Traduction]

a quality contribution to the inquiry. This is our only objective: if at some point, we suspect that the inquiry is on the wrong path because the information is insufficient or because it is ignored, we want to be able to intervene, to take our suspicions to the investigator and to make a direct contribution through cross-examination and supplementary evidence; we are not talking about confrontation or obstruction.

Mrs. Venne: Would it not be enough to be a witness?

Mr. Cantin: As a witness, we can let the investigator know that we are available, which is very well, and which is very likely to happen.

Mrs. Venne: Then you do not have to play an active role.

Mr. Cantin: Even if you have a witness, if you ask him the wrong questions, you might very well not go very far. The whole process is at stake.

M. Dionne: Monsieur Kelsall, vous avez dressé une liste des passages de ce projet de loi qui vous préoccupent. En avez-vous discuté avec le ministère des Transports?

M. Kelsall: Personnellement, je ne l'ai pas fait.

M. Dionne: Le CN?

M. Kelsall: Oui, je crois que M. Speirs et M. Cantin l'ont fait.

M. Dionne: Pourrions-nous leur demander quelle a été la réaction du ministère?

M. Cantin: Je ne crois pas qu'il y ait eu quoi que ce soit de confidentiel pendant cette réunion, mais je vous dirai simplement que nous avons fait part au ministère de nos préoccupations et que des représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, du Canadien Pacifique et du Canadien National assistaient à cette réunion. Nous avons eu une discussion cordiale et franche et, dans certains cas, on nous a répondu qu'on avait de la sympathie pour notre point de vue; je ne sais pas ce que cela signifie vraiment. Je doute très fort qu'on envisage sérieusement des changements. Monsieur Dionne, c'est vraiment tout ce que je peux vous dire.

M. Dionne: Autrement dit, vous avez eu une discussion, mais vous ne savez pas quels en sont les résultats.

M. Cantin: C'est probablement une bonne description.

M. Langlois (Manicouagan): J'ai deux questions très courtes d'ordre technique. Vous travaillez au CN depuis un an; pour ma part, je fais de la politique depuis moins d'un an. Avant cela, j'étais dans l'industrie du camionnage, et vos observations sur l'égalité des chances m'ont particulièrement intéressé. J'aurais d'autres observations à faire à ce sujet, mais je m'en tiendrai là pour l'instant.

[Text]

My first question is on page 3 of your representation. You talked about advanced train control systems. I would like you to outline what the system is and what it should or would do to enhance safety in the overall operation of the railways.

My second question is that on page 5 of your presentation you limit the type of accidents for which you feel an investigation should be carried on. In line with this I would like you to tell us how many times a year such occurrences would require the necessity of an investigation by the board we are talking about here today.

• 1040

Mr. Kelsall: With regard to advanced train control, at the present time the railway is controlled by a series of fixed signals which are controlled from a central dispatching office. The engineman is required to obey the indications of the signals in the operation of the train, which tell him to slow down and be prepared to stop at the next signal, or that it is a clear signal and he may proceed. These are all fixed wayside-type signals.

Under advanced train control it would be a computerized system controlled by a central office with onboard computers on the locomotive, which would be constantly indicating on a screen to the engineman the authorities that he has in terms of speeds, in terms of how far he has authority to operate, and if he moves towards exceeding those limits the electronic systems of the train would slow him down and stop him. It is mobile rather than wayside fixed, and to apply this type of technology is really stepping into the 21st century of train control. CN is a leader in this field. In fact the Canadian roads are leaders. We currently have a \$14 million installation of advanced train control being engineered to be installed just east of Prince George on our Fraser and Pigeon subdivision. It is a first in North America. It will have the built-in safety feature of being able to stop a train if the engineman is to exceed his speeds or to exceed his limits of authority.

In terms of investigations, in 1988 the investigations were carried out under section 226 of the Railway Act.

Mr. Atkinson (St. Catharines): My reading of section 32 is that it refers to another matter other than going through the process with the board, and it is for a different judicial structure where the investigator would be called to give evidence. It just provides that he or she can do it by affidavit, in order that they would not be constantly called before these boards and take time out from the investigation. It is not the investigation itself that we are talking about here. Of course, in that situation a coroner or other individual would have the opportunity to call the person for cross-examination if that were necessary. In terms of the hearing itself, the board, if there were a serious accident, I submit, would call a judicial inquiry, and obviously under the Public Inquiries Act you have participant status at that point. I have some difficulty

[Translation]

Ma première question porte sur la page 3 de votre exposé. Vous parlez de systèmes d'automatisation de la marche des trains. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consistent ces systèmes et comment ils amélioreraient la sécurité générale des chemins de fer?

Ma seconde question porte sur la page 5 de votre exposé, où vous dites que tous les accidents ne devraient pas donner lieu à une enquête. Si votre proposition était retenue, pouvez-vous me dire combien d'accidents exigeraient une enquête du bureau chaque année?

M. Kelsall: A l'heure actuelle, les trains sont contrôlés par une série de signaux fixes contrôlés à leur tour à partir d'un poste de commande central. Le conducteur de la locomotive est tenu d'obéir aux signaux lorsque ceux-ci lui disent par exemple de ralentir ou de s'apprêter à ralentir au signal prochain ou bien, au contraire, qu'il peut continuer et que la voie est libre. Il s'agit donc de signaux fixes.

Le système d'automatisation de la marche des trains comporterait un système informatisé à partir d'un poste de commande central, tandis que la locomotive serait équipée d'un ordinateur sur l'écran duquel la vitesse autorisée serait affichée, et en cas de dépassement de la vitesse autorisée, les systèmes électroniques du train le ralentiraient et l'arrêteraient automatiquement. Il s'agit donc de signaux mobiles plutôt que fixes. Et il s'agit en l'occurrence d'un système de contrôle prévu pour le 21^e siècle. Le CN, et toutes les compagnies de chemin de fer canadiennes, d'ailleurs, sont à la pointe du progrès dans ce domaine. Nous sommes en train de faire construire une installation d'automatisation de 14 millions de dollars qui sera installée à l'est de Prince George, dans le secteur de Fraser et Pigeon. Ce sera une première pour l'Amérique du Nord. Si le conducteur du train dépasse la vitesse autorisée, le train s'arrête automatiquement.

En ce qui concerne les enquêtes, celles-ci ont été menées en 1988, en application de l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer.

M. Atkinson (St. Catharines): A mon avis, l'article 32 prévoit que les enquêteurs peuvent soumettre leurs dépositions par déclaration sous serment, de façon à ne pas être obligés chaque fois à comparaître devant le bureau et à interrompre ainsi le cours de l'enquête. Il ne s'agit donc pas de l'enquête elle-même, à proprement parler. En cas de besoin, un coroner ou une autre personne peut exiger de soumettre cette personne à un contre-interrogatoire. En cas d'accident grave, le bureau ordonnerait certainement une enquête judiciaire, enquête à laquelle vous pourriez participer, comme il est prévu par la loi. Je ne vois pas très bien pourquoi l'article 32.(3) serait modifié comme vous le proposez.

[Texte]

with the suggestion you have made that clause 32.(3) be amended in that manner. You may have some comment on that.

Mr. Kelsall: Our basic comment is that it is really not enshrined in law to have that right. It is really optional, and we are saying we believe we should have the right if we feel the need is there. Again it is to ensure completeness and fairness and that the facts are really developed. We have been at some of these.

Mr. Atkinson: I can appreciate that, but I would submit that is not the place for it. I know what you are saying. Although I am not going to debate it, I have some disagreement with you on that point.

The other matter that concerned me was your suggestion that the quorum be raised to three. I can understand why you are saying that, but we have heard evidence here about almost a tyranny of the majority, as some people would say, in a board with a similar function. I can see the purpose of this clause is to make sure that meetings are called by two individuals so the majority cannot prevent meetings from being called, and as well two people can participate in the decision so that the majority cannot refuse to participate in a meeting as well.

We have seen an example where, as I say, one group would say that they had been tyrannized by the majority. That is the reason that clause is in the bill. To my way of thinking it is a good clause. I would like your comment on it though.

• 1045

Mr. Kelsall: I can tell you that from a railway point of view we have not had difficulties in terms of the judicial inquiries or the inquiries under the NTA or the RTC in the past. What we are looking at is the smooth functioning of the board and split decisions and perhaps some of the problems that have arisen as a result of the Canadian Aviation Safety Board. I can only comment from what I have read in the paper that I think what we are looking at is trying to ensure that things move forward, that matters are fully discussed, that we minimize the basic questions of split decisions. It is a matter of the efficiency of the board and of getting things done and ensuring the facts are complete. It just seems that, if a quorum of two is constituted, that can result. We are simply saying perhaps it should be three.

Mr. Blaikie (Winnipeg Transcona): Mr. Chairman, I will begin by saying there are many points well taken in the submission by CN. I can certainly understand the distinction CN wants to make between quarantining an air crash site and quarantining a railway crash site. But on the other hand, it seems to me to be all the more reason for members and everyone else involved to make sure the board is able to respond quickly to an event, to get there in sufficient time that a proper investigation can be made and traffic can be restored as quickly as possible. It is not an either/or question. It reinforces the need for the kind

[Traduction]

M. Kelsall: Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne nous accorde pas automatiquement ce droit, qui reste facultatif; or, nous estimons que nous devrions toujours avoir ce droit, pour être sûrs du bien-fondé de l'enquête.

M. Atkinson: Je comprends, mais je ne suis pas d'accord avec vous.

Vous proposez par ailleurs que le quorum soit porté à trois. Or, d'après certains témoins, la majorité des membres de ce genre de bureau a tendance à imposer sa volonté. L'objet de cet article est de s'assurer que les réunions du bureau se font sur demande écrite d'au moins deux autres membres, de façon à ce que la majorité ne puisse pas empêcher les réunions; de plus, la décision étant prise par deux personnes, la majorité ne peut pas refuser de participer aux réunions.

Il y a eu un exemple où une minorité s'est estimée tyrannisée par la majorité. C'est la raison d'être de cet article, que j'approuve pour ma part. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

M. Kelsall: Les compagnies de chemin de fer n'ont pas eu de difficultés par le passé avec les enquêtes judiciaires menées aux termes de la Loi nationale sur les transports ou dans le cadre de la CCT. Nous tenons avant tout à ce que le bureau fonctionne sans à-coup et sans décision minoritaire; nous tenons également à éviter les problèmes qui se sont posés au Bureau canadien de la sécurité aérienne. Il faut donc, dans toute la mesure du possible, s'assurer que les enquêtes avancent rondement, que tout soit mis sur le tapis et qu'il n'y ait pas trop de décisions minoritaires. À notre avis, un quorum de trois membres, plutôt que deux, permettrait de mieux atteindre tous ces objectifs.

M. Blaikie (Winnipeg Transcona): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à signaler que le CN fait valoir des points de vue intéressants dans son exposé. Ainsi, je comprends que le CN veuille souligner la différence qu'il y a entre interdire l'accès aux lieux d'un accident de chemin de fer et interdire l'accès à un site où un avion s'est écrasé. C'est d'ailleurs bien pourquoi nous devons tous nous assurer que le bureau d'enquête pourra réagir rapidement en dépêchant des enquêteurs sur les lieux sans tarder, de façon à ce que la circulation puisse être rétablie sans délai. Il est donc en effet essentiel que

[Text]

of expertise that will be required to be available on the spot.

Again, with respect to expertise, I have to assume—and if this is not the case, then something ought to be done about it—that whoever the investigators are will have that kind of expertise at their disposal, that it is not just a question of one person coming in and having to make all the judgments you were speaking about. I certainly agree that derailments are a complicated matter. I have some vicarious understanding of them myself.

There is also a point well taken with respect to trucking. My own personal feeling is that the trucking industry literally get away with murder in the way they are clogging our highways, thanks to deregulation, without sufficient attention being paid to safety or various other things. That is another way I have great sympathy for your presentation.

But the one thing that concerns me—and perhaps you can explain it—is this question of on-board recordings. You want to change the language so it says “subject to collective agreement”, and you maintain that what you are asking for is not unlike what is the case with respect to on-board recordings on aircraft. Is that what you are...?

Mr. Kelsall: Mr. Blaikie, we have a longstanding investigative process that has been enshrined in the collective agreements. It is carried on between the affected employees and their union representatives with company officers. When an incident does take place, notices are required to be given to the employee. He has the right to be represented by a fellow employee or a union representative.

Mr. Blaikie: But is it not true that you now have new on-board recording devices? Some guys who work on the road have talked to me about these machines. They are concerned about the fact that a difference now exists between the way... Everything is recorded and there do not seem to be any rules laid down regarding what these recordings can be used for. I can understand their being used after the fact in the case of an investigation, but simply recording every moment of every crew of every train that leaves the yard, and with the company having full access to those recordings for disciplinary purposes, seems to me to put employees under an incredible strain.

• 1050

Mr. Kelsall: First of all, the only voice recordings that are recorded are the voice recordings in the central dispatching office and the conversations on a telephone or the point-to-train radio system. There are no voice recordings within the cab of the locomotives.

What is required by board order and what has been installed by the railways is what we call event recorders, which record such factors as speed, throttle settings, the bell was rung, he blew the whistle, the throttle setting of the locomotive, brake application, and so forth. If there is

[Translation]

des experts puissent se rendre sur les lieux d'un accident le plus rapidement possible.

Je présume donc que les enquêteurs pourront faire appel à différents experts, car il serait matériellement impossible à une seule personne de prendre des décisions dans des situations aussi complexes. Et des déraillements de chemin de fer sont en effet des phénomènes fort complexes.

Vous avez par ailleurs dit une chose intéressante au sujet de l'industrie du camionnage, car j'estime pour ma part que la déréglementation a permis aux routiers de provoquer des embouteillages sans qu'il soit suffisamment tenu compte de la sécurité. Donc là, je vous suis entièrement.

Par contre, je voudrais vous poser une question au sujet des enregistrements de bord. Vous voudriez que ceci fasse l'objet d'une convention collective, comme c'est le cas notamment pour les enregistrements des avions.

M. Kelsall: Les modalités d'enquête sont déjà depuis longtemps entérinées dans les conventions collectives. En cas d'accident, les employés doivent être notifiés, et ils ont le droit de se faire représenter par un de leurs collègues ou par un délégué syndical.

M. Blaikie: Les locomotives sont actuellement équipées d'un dispositif d'enregistrement de bord, n'est-ce pas? Des cheminots m'en ont parlé. Tout ce qui est dit est enregistré, mais il n'existe pas de règle régissant la façon dont ces enregistrements pourraient éventuellement être utilisés. C'est une chose que d'utiliser ces enregistrements de bord après un accident aux fins de l'enquête; par contre, si la compagnie de chemins de fer décidait d'utiliser ces enregistrements de bord à des fins disciplinaires, ce serait à mon avis extrêmement stressant pour les employés.

M. Kelsall: D'abord, tout ce que nous avons comme enregistrements audio, ce sont les enregistrements des conversations au centre de régulation, ainsi que des conversations téléphoniques ou des communications radio entre le poste et le train. Il n'y a aucun enregistrement des conversations dans la cabine de la locomotive.

Ce que les chemins de fer ont installé conformément à l'ordonnance émise par le bureau, c'est ce que nous appelons des consignateurs d'événements, au moyen desquels sont notés divers facteurs: vitesse, réglage des gaz, actionnement de la cloche ou du sifflet, freinage, et ainsi

[Texte]

an accident, a crossing accident, for instance, the question is whether the engineman did in fact blow the whistle. Perhaps the driver of the automobile said that he did not blow the whistle. The event recorder gives you the precise information: he did blow the whistle precisely at this time and at this location, and he did or he did not.

Mr. Blaikie: You are talking about an after-the-fact investigation. What I am concerned about is whether or not the company now intends to go over all these tapes as a matter of policy, even when there are no accidents. This could become quite a witch-hunt. I guess that is what I am saying.

Mr. Kelsall: We do not believe it will be a witch-hunt, but we certainly plan to monitor it. We have told our people what types of information are recorded. All the enginemen know; the employees know. It is not a witch-hunt. They know these factors are being recorded. In fact I believe one of the great benefits of having the event recorder on is that the employee knows he is being monitored, and he will faithfully carry out his duties as required by the rules. The vast majority do. We have a superb bunch of people out there, who are really trying to operate safely every day. But this is simply an indication, as a prevention, that their actions, their speeds are being recorded.

We want to use them for educational purposes, for instance, to monitor throttle settings and brake settings, brake cycles, in order to minimize fuel consumption. We use that right now with the enginemen. We can tell them how they operated the train, that if they had set this throttle setting and released the throttle here and put the brakes on here, they could have saved three gallons of diesel fuel.

Mr. Benjamin: You suggest that they redefine "railway occurrence". You have to report all incidents now to three or four agencies. I guess you will need an extra copy of that report to go to the Transportation Accident Investigation Board.

There does not have to be an accident for the board to act. The railways can report defects in equipment by a manufacturer. A member of the public or employee could report a practice that they think is dangerous or that could contribute to an accident, and the board can act. There does not have to be an accident. Should it not be entirely up to the board to determine what is investigated and what is not?

Mr. Kelsall: Mr. Benjamin, I think our position is that we are talking about accident investigation. There should be a threshold; there should be criteria relating to accidents. In other words, there must have been a failure

[Traduction]

de suite. S'il survient un accident, à un passage à niveau par exemple, la question est de savoir si le mécanicien a effectivement actionné le sifflet. L'automobiliste alléguera peut-être qu'il ne l'a pas fait. Le consignateur d'événements fournit des renseignements précis à cet égard: il a actionné le sifflet à telle heure et à tel endroit; il l'a fait ou il ne l'a pas fait.

M. Blaikie: Vous parlez donc d'une enquête après coup. Je crains pour ma part que la compagnie ne décide d'adopter dorénavant comme politique d'examiner tous ces enregistrements, qu'il y ait eu ou non un accident. Cela pourrait conduire à une véritable chasse aux sorcières. Voilà ce qui m'inquiète.

M. Kelsall: Nous ne croyons pas qu'il y aura de chasse aux sorcières, mais nous avons certainement l'intention de faire un contrôle. Nous avons dit à nos gens quels types d'informations seraient consignées. Tous les mécaniciens sont au courant; tous les employés sont au courant. Il ne s'agit pas d'une chasse aux sorcières. Chacun sait que ces facteurs sont consignés. J'irais même jusqu'à dire que le consignateur d'événements présente un avantage important, car l'employé sait qu'il est surveillé et il s'assurera de bien remplir ses fonctions, conformément aux règlements. La grande majorité de nos employés se conforment aux exigences. Ce sont des gens formidables, pour qui la sécurité est une préoccupation réelle et quotidienne. Le consignateur est là simplement comme mesure de prévention, pour leur indiquer qu'un certain contrôle s'exerce.

Nous voulons nous en servir à des fins éducatives; ainsi, les détails que nous obtenons sur les réglages des gaz et des freins nous permettent d'essayer de réduire la consommation de carburant. Nous nous en servons à l'heure actuelle pour la formation des mécaniciens. Nous passons en revue avec eux les détails consignés, et nous leur disons que, s'ils avaient utilisé tel réglage, s'ils avaient réduit l'arrivée des gaz à tel moment et freiné à tel moment, ils auraient pu économiser trois gallons de diesel.

M. Benjamin: Vous voulez donc redéfinir ce qu'il faut entendre par «accident ferroviaire». A l'heure actuelle, vous devez signaler tous les incidents à trois ou quatre organismes. Je suppose qu'il vous faudra dorénavant envoyer une copie supplémentaire de ce rapport au Bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Ce n'est pas seulement à la suite d'un accident que le bureau peut intervenir. Ainsi, les chemins de fer peuvent signaler que telle pièce d'équipement présente des défauts de fabrication. Un membre du public ou un employé pourrait signaler que telle façon de faire présente des risques ou pourrait entraîner un accident, et le bureau pourrait alors intervenir. Il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu un accident. La décision d'enquêter ou non ne devrait-elle pas être laissée à l'entière discrétion du bureau?

M. Kelsall: Monsieur Benjamin, il me semble que nous parlons ici d'enquêtes sur des accidents. Des critères devraient être établis qui permettraient au bureau d'intervenir en cas d'accident. Autrement dit, il ne devrait

[Text]

in the system, a failure in management practices, a failure in operating rules, a failure in regulation. We already have several hundred health and safety committees, and we are getting constant input from the employees as to unsafe situations, such as a broken board, a switch that will not throw, any unsafe situation. We try to take prompt action.

• 1055

We have Transport Canada inspectors out on the property constantly. They are looking at the prevention aspect of it and working with us. We have union representatives working with us. We have our own railway safety officers. We have over 50 in CN criss-crossing the country looking at the prevention aspect, what we have to do to correct a situation.

If after the culmination of all the effort and the hundreds of millions of dollars there is still a problem, a failure in the system, that is where we think the Transportation Accident Investigation Board should in an independent way say there is something wrong. Let them determine what transpired and what the contributing factors were. Let them give their recommendations as to what should take place.

Mr. Benjamin: I know this is something the committee will be looking at very carefully, but hopefully we do not want to have three or four outfits running around doing the same job. A lot of the responsibility is now under the National Transportation Agency and the Department of Transport. Employees and responsibilities will be transferred to the Accident Investigation Board.

If it is not in your brief, I believe it is in one we have already had, that DOT would then be only responsible for enforcement. The Accident Investigation Board is not a trial. For example, when you talk about cross-examination, nobody is on trial. It is an inquiry, and they will make appropriate recommendations. They will send out any urgent recommendations to interested parties, including the minister, before they even complete their final report.

As to employee statements that the company takes as a matter of course, no matter what kind of incident or occurrence there is, and the fact that it should be an internal document, I believe under the bill the board will have the authority to seize those documents if they have to. But in the matter of taking statements, particularly following an investigation the board deems necessary, should it not be the responsibility of the board

[Translation]

intervenir qu'en cas d'échec du système, des pratiques de gestion, des modalités de fonctionnement ou des règlements. Nous avons déjà plusieurs centaines de comités qui s'occupent de la santé et de la sécurité professionnelle, et les employés nous signalent systématiquement les situations qui présentent des risques, comme les planches brisées ou les aiguilles qui ne fonctionnent pas. Nous essayons de prendre aussitôt des mesures correctives.

Nous recevons constamment la visite d'inspecteurs de Transports Canada. Nous travaillons de concert avec eux pour prévenir les risques. Nous travaillons également en collaboration avec les représentants syndicaux. Nous avons en outre nos propres agents de sécurité. Nous en avons plus de 50 au CN qui zigzaguent le pays, à l'affût de toute situation qui pourrait présenter des risques, et qui recommandent les correctifs à apporter.

Si, malgré tous nos efforts et malgré les centaines de millions de dollars que nous consacrons à la prévention, nous sommes confrontés à un problème, à un échec du système, c'est à ce moment-là, à notre avis, que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport devrait intervenir à titre indépendant. Il déterminerait alors ce qui s'est produit et quels étaient les facteurs contributifs. Puis il recommanderait les mesures à prendre pour que la situation ne se reproduise plus.

M. Benjamin: Je sais que cette question sera examinée très attentivement par le Comité, mais j'espère que nous ne nous retrouverons pas avec trois ou quatre organismes qui auront les mêmes fonctions. À l'heure actuelle, les activités relatives à la sécurité relèvent surtout de l'Office national des Transports et du ministère des Transports. Or, certaines de ces activités seront confiées au nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport, qui prendra également à son service certains des employés des autres organismes.

Ainsi, comme on le mentionne dans un mémoire que nous avons déjà reçu, ou peut-être dans le vôtre, le ministère des Transports ne s'occuperait alors que de l'application. Le processus d'enquête que suivra le bureau ne constitue pas un procès. Ainsi, on ne peut pas parler de contre-interrogatoire quand on ne fait de procès à personne. Il s'agit tout simplement d'une enquête, à la suite de laquelle le bureau fera des recommandations appropriées. Si l'une ou l'autre de ces recommandations doit être mise en oeuvre de façon urgente, il en fera part aux parties en cause, et le cas échéant au ministre, avant même d'avoir terminé son rapport final.

En ce qui concerne les déclarations que la compagnie demande automatiquement à ses employés, quelle que soit la nature de l'incident ou de l'accident en cause, et peu importe le fait que ces déclarations doivent être considérées comme des documents internes, je crois que, aux termes du projet de loi, le bureau sera habilité à saisir ces documents s'il en a besoin. Lorsque le bureau estime qu'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ne serait-il pas normal

[Texte]

investigators to take statements from employees, not the railway?

Mr. Kelsall: Mr. Benjamin, we agree totally with you. The statements taken by the railways are a matter of collective agreement, of practice that we have established as a matter of trust in working together with the unions for years. Those are internal statements. There is a process in the collective agreements, and to have those statements exposed to the public will just change the entire course of internal investigative procedures in the railways. We say the investigator appointed by the board should take his own statements. They should be separate from the railway statements. We concur entirely with you, sir.

Mr. Benjamin: I do not think the railway should be taking any statements, particularly when there is a major mishap. I think that should be done by the board, of all employees who were on duty and had anything to do with the train, including officers.

Mr. Kelsall: It is our accident. They are our employees. We bear the costs.

Mr. Benjamin: It is in the public domain. You are a common carrier.

Mr. Kelsall: Sure it is in the public domain, but we are still running a railroad, and we are the ones picking up the tab. We should know whether our employees fulfilled their requirements or not.

Mr. Benjamin: If they did not, I am sure the board would quickly tell you.

Mr. Kelsall: But we are the managers of the railway.

Mr. Benjamin: It smacks of coercion to me.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je trouve votre commentaire pertinent. Même si votre temps est écoulé, je peux vous laisser encore une minute ou deux sur ce sujet-là.

Mr. Benjamin: There is one point I would like your opinion on. We are all concerned about the independence of the board and the matter of the reporting of the board. Does CN have any feelings on whether the board should report to the minister or to a minister other than the Minister of Transport? Should the board's reports be filed directly with the Speaker of the House of Commons? Then it is distributed to all interested parties. The final report tabled in the House does not go through a minister.

[Traduction]

que ce soit les enquêteurs du bureau, et non pas les chemins de fer, qui recueillent les déclarations des employés?

M. Kelsall: Monsieur Benjamin, nous sommes entièrement d'accord avec vous. Si les chemins de fer recueillent ces déclarations, c'est pour se conformer aux conventions collectives en vigueur; ils suivent ainsi une pratique établie qui permet depuis des années d'assurer un climat de confiance et de collaboration avec les syndicats. Il s'agit de documents internes. Les déclarations en question sont prévues par les conventions collectives, et le fait de les rendre publiques modifierait toute la procédure d'enquête interne des chemins de fer. Nous estimons que l'enquêteur nommé par le bureau devrait lui-même recueillir les déclarations des employés. Ces déclarations devraient être distinctes de celles qui sont recueillies par les chemins de fer. Nous sommes entièrement d'accord avec vous, monsieur.

M. Benjamin: À mon avis, les chemins de fer ne devraient pas recueillir de déclarations, surtout en cas d'accident majeur. C'est au bureau qu'il appartiendrait de recueillir les déclarations de tous les employés qui étaient de service et qui ont eu quelque chose à voir avec le train en cause, y compris les agents.

M. Kelsall: C'est nous qui sommes impliqués dans cet accident, ce sont nos employés qui sont en cause, et c'est nous qui assumons les frais.

M. Benjamin: Il y va de l'intérêt public. Vous fournissez un service de transports en commun.

M. Kelsall: Bien sûr qu'il y va de l'intérêt public, mais il reste que nous avons un chemin de fer à gérer et que c'est nous qui devons assumer les frais. Nous devrions pouvoir savoir si nos employés ont satisfait ou non à leurs obligations.

M. Benjamin: S'ils étaient fautifs, je suis sûr que le bureau vous en informerait promptement.

M. Kelsall: Il n'en demeure pas moins que nous sommes les gestionnaires du chemin de fer.

M. Benjamin: Votre opposition confine à la coercition, il me semble.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I find your line of questioning relevant. Even though your time is up, I will leave you one or two minutes to pursue this matter.

M. Benjamin: J'aimerais savoir ce que vous pensez d'un point en particulier. Nous sommes tous préoccupés par la question de l'indépendance du bureau et de sa responsabilité. Le CN a-t-il une opinion sur la question de savoir si le bureau devrait être responsable devant le ministre ou devant un ministre autre que le ministre des Transports? Les rapports du bureau devraient-ils être déposés directement auprès du président de la Chambre des communes? Les rapports seraient alors remis à toutes les parties intéressées. Le bureau les présenterait directement à la Chambre, sans avoir à le faire par l'intermédiaire d'un ministre.

[Text]

Mr. Kelsall: On the question of reporting, we felt initially that the Minister of Transport is the senior minister, a respected individual who is responsible for safety and economic regulation of transportation across Canada, and the board should report to him. However, we are saying the matter obviously covers far more aspects than just rail, and we leave that decision up to yourselves and to Parliament.

• 1100

Le vice-président: Merci, monsieur Kelsall; merci également à M. Speirs et à M. Cantin pour leur comparution. Comme vous avez pu le constater, presque tous les membres du Bureau ont exprimé certains désaccords, mais je dois dire que votre témoignage, monsieur Kelsall, a été fait en des termes très précis et très clairs. Nous savons exactement ce que le Canadien National veut dans ce projet de loi-là. Les membres étudieront votre proposition avec beaucoup d'attention.

Mr. Kelsall: Thank you very much.

The Vice-Chairman: I will call the vice-president of system operations from CP Rail, Mr. John Linn, with other witnesses.

Nous verrons si l'exposé du Canadien Pacifique sera semblable à celui du Canadien National.

Mr. Linn, welcome to the committee. I think Mr. O'Meara and Mr. McMurray are also witnesses for CP Rail. Mr. Linn, first of all I will ask you to give a short personal background.

Mr. John A. Linn (Vice-President, System Operations, CP Rail): Mr. Chairman, I am, as you said, accompanied by Raymond O'Meara, who is the director of regulatory affairs for CP Rail, and Bill McMurray, our solicitor. My own background is that of a railway operating officer, and I have spent the last 25 years as such. Like Mr. Kelsall, I have investigated several mishaps during that time.

I have a brief submission to make to the committee that expresses some of our concerns with the bill and makes some proposals that we think might improve it. Mr. O'Meara will then go through some of the amendments we are proposing.

We are fully aware of the importance of safety in transportation operations. Our safety record compares very favourably with all other railways in North America. This fact is well known to the committee and to the government. We achieved this record in part by the thoroughness with which we investigated accidents and responded to their causes. We would hope that the implementation of Bill C-2 would permit these investigations to continue.

[Translation]

M. Kelsall: En ce qui concerne la responsabilité du bureau, notre position initiale était qu'il devrait être responsable devant le ministre des Transports, en sa qualité de ministre de premier plan, dont la réputation ne fait aucun doute, et qui est chargé de la sécurité et de la réglementation économique des transports au Canada. Cependant, nous considérons maintenant que ce secteur de responsabilité englobe manifestement beaucoup d'autres aspects outre le transport ferroviaire, de sorte que nous nous en remettons à votre jugement et à celui du Parlement.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Kelsall; our thanks also go to Messrs. Speirs and Cantin for having appeared before us. As you know, most board members expressed some measure of disagreement, but I must say that your presentation, Mr. Kelsall, was very clear and precise. We know exactly what CN expects from this bill. Your proposal will be examined very carefully.

M. Kelsall: Merci beaucoup.

Le vice-président: J'inviterais maintenant le vice-président chargé de l'exploitation du réseau du CP, M. John Linn, ainsi que d'autres témoins, à prendre la parole.

We will see whether CP's presentation will be similar to CN's.

Monsieur Linn, je vous souhaite la bienvenue. Je crois que MM. O'Meara et McMurray sont également ici à titre de représentants du CP. Monsieur Linn, je vous demanderais de commencer par nous décrire brièvement vos antécédents.

M. John A. Linn (vice-président, Exploitation du réseau, CP Rail): Monsieur le président, comme vous l'avez dit, je suis accompagné de M. Raymond O'Meara, directeur des Règlements au Canadien Pacifique, et de M. Bill McMurray, notre avocat. Quant à moi, il y a 25 ans que je m'occupe d'exploitation de réseaux ferroviaires. Tout comme M. Kelsall, j'ai eu l'occasion pendant ces 25 années d'enquêter sur plusieurs accidents.

Je vous ferai d'abord un court exposé pour vous faire part de certaines des inquiétudes du CP en ce qui concerne le projet de loi et proposer certaines améliorations qui pourraient y être apportées. Puis, M. O'Meara passera en revue avec vous certains des amendements que nous proposons.

Nous sommes très conscients de l'importance de la sécurité dans le domaine des transports. Nous avons d'ailleurs une fiche de sécurité qui soutient très bien la comparaison avec les autres compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord. Le Comité et le gouvernement en sont bien conscients. Nos réalisations à ce chapitre sont dues à la minutie avec laquelle nous avons mené nos enquêtes afin de déterminer les causes des accidents et d'apporter des correctifs appropriés. Nous espérons que la

[Texte]

CP Rail is also fully aware of the government's commitment to ensure that railway safety performance continues at these high levels for the good of the Canadian public. It is from this perspective that we wish to comment on the proposed Transportation Accident Investigation Board.

The impact of this bill on the railway industry can best be understood within the context of other legislative initiatives. Until recently, under the Railway Act the railways were under the scrutiny of one government agency. In 1984 the federal government announced plans to overhaul its transportation policies. This resulted in the passage of the National Transportation Act of 1987 and the Railway Safety Act of 1988. The NTA gives the National Transportation Agency jurisdiction over commercial and competitive issues, including freight rates and line abandonments. The Railway Safety Act gives Transport Canada the mandate to ensure the safe operation of railways.

The government's objective was to have two separate regulatory bodies, one for economic issues and one for safety issues. We supported this initiative, and we saw in the Railway Safety Act a shift in emphasis from regulating construction to the monitoring of our operational standards, placing greater responsibility and accountability on the railways themselves for ensuring a safe system.

The Railway Safety Act makes a clear distinction between managing and regulating, an approach CP Rail supports. In many ways this new approach has been successful. However, a drawback is the lack of clarity of the demarcation line between jurisdictions. For example, with grade separations and road crossings, safety issues come under Transport Canada, whereas matters of public convenience are handled by the NTA. On cost issues, Transport Canada decides on the level of federal funding, if any, and the NTA decides on the apportionment of the remaining costs. There are two regulators with jurisdictions over two aspects of the same matter, and there is no apparent requirement for them to co-ordinate their activities. It is this potential for conflict that we are concerned may be extended with the TAIB, which this bill proposes adding as another body to investigate railway accidents. This is an important step that requires care, so the activities of the three government agencies are co-ordinated and not duplicated.

[Traduction]

mise en oeuvre du projet de loi C-2 nous permettra de continuer à effectuer ce genre d'enquêtes.

Le Canadien Pacifique est également très conscient et fermement acquis à la nécessité de faire en sorte que les chemins de fer puissent continuer à assurer ce degré de sécurité élevé dans l'intérêt du public canadien. Voilà donc le contexte dans lequel nous souhaitons faire certaines observations sur la création du nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Pour comprendre l'incidence de ce projet de loi sur le secteur ferroviaire, il convient de l'examiner à la lumière d'autres mesures législatives. Jusqu'à récemment, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, un seul organisme gouvernemental était chargé de l'examen des chemins de fer. En 1984, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de réviser en profondeur sa politique en matière de transports. C'est ainsi que le Parlement a adopté, en 1987, la Loi nationale sur les transports et, en 1988, la Loi sur la sécurité ferroviaire. En vertu de la Loi nationale sur les transports, l'Office national des transports a compétence pour tout ce qui touche le commerce et la concurrence dans le domaine des transports, notamment les tarifs marchandises et l'abandon de certaines lignes. La Loi sur la sécurité ferroviaire confie à Transports Canada le mandat d'assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer.

• 1105

Le gouvernement a voulu créer deux organismes de réglementation distincts, un pour les questions économiques et un autre pour les questions de sécurité. Nous avons appuyé cette initiative, et nous avons constaté que, par la nouvelle Loi sur la sécurité ferroviaire, on voulait mettre davantage l'accent sur le contrôle des normes d'exploitation plutôt que sur la réglementation en matière de construction, de sorte que les chemins de fer devaient assumer une part de responsabilité accrue pour la sécurité de leurs exploitations.

La Loi sur la sécurité ferroviaire établit une distinction très nette entre la gestion et la réglementation, distinction que le Canadien Pacifique approuve. Malgré les nombreux avantages qu'elle comporte, cette nouvelle politique présente un inconvénient du fait que la ligne de démarcation entre les secteurs de compétence n'est pas très claire. Ainsi, lorsqu'il s'agit de sauts-de-mouton et de passages à niveau, les questions de sécurité relèvent de Transports Canada, tandis que les questions de commodité du public relèvent de l'ONT. Pour les questions de coûts, c'est Transports Canada qui décide, le cas échéant, du niveau de financement fédéral, tandis que l'ONT décide de la répartition des coûts restants. Ainsi, deux organismes de réglementation ont compétence sur deux aspects de la même question, sans qu'aucune disposition expresse les oblige à coordonner leurs activités. Nous craignons que les difficultés qui pourraient résulter de cette absence de coordination ne s'étendent au BEAT, dont la création est proposée dans ce projet de loi, et qui constituerait un autre organisme chargé d'enquêter sur les accidents

[Text]

The proposed TAIB is modelled directly on the Canadian Aviation Safety Board. We understand the rationale for having one board responsible for investigating transportation accidents, but by transposing what is basically airline legislation into the railway industry the bill does not adequately take account of the fundamental differences between these modes.

We have some specific concerns. It is imperative that the significant differences between transportation modes be reflected in this bill. It is also imperative that it be compatible with other legislation that is, and will remain, applicable to the railway industry.

On investigations, the bill provides that an object of the board is to advance transportation safety by conducting independent investigations into railway occurrences. With the power to investigate not only accidents but also incidents and situations that could induce accidents or incidents, it is clear the board has the power to investigate essentially anything it chooses. But there is also another arm of government, Transport Canada, whose object is to ensure the safe operations of railways under the Railway Safety Act. The Railway Safety Act provides for the appointment of safety inspectors who are authorized to investigate every facet of railway operations, including the investigation of accidents, should they choose. The TAIB bill provides accident investigators with a similar mandate. Not only are some of the objectives of these two positions the same, but the powers they are given are similar: the right to enter, search, or inspect railway premises and seize property that may provide evidence that railway safety is being jeopardized.

Bill C-2 does contain several clauses aimed at co-ordination and co-operation between the TAIB and various other federal bodies involved in railway safety, but the bill does not require that this take place. This can only lead to inefficiencies in both government ranks and the railway industry. It is not consistent with the government's proper desire for cost-effective regulation. The act itself can and should require such co-ordination and co-operation. The matter is too important to leave to the subsequent writing of regulations, over which this committee has no control.

One solution is to ensure that only one government body is responsible for the investigation of a given railway occurrence at any one time. The intent of this bill is that

[Translation]

ferroviaires. Il est donc très important, à notre avis, d'assurer la coordination des activités des trois organismes gouvernementaux et d'éviter le double emploi.

Le nouveau BEAT s'inspire directement du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Nous comprenons bien sûr la nécessité de faire en sorte qu'un seul organisme soit chargé des enquêtes sur les accidents de transport, mais le projet de loi, parce qu'il prévoit appliquer au secteur ferroviaire des dispositions législatives essentiellement conçues pour le secteur aérien, ne tient pas suffisamment compte des différences fondamentales entre ces deux modes de transport.

Nous avons des inquiétudes très précises à cet égard. À notre avis, il faut à tout prix que le projet de loi tienne compte des différences considérables entre les différents modes de transport. Il doit également être compatible avec les autres mesures législatives qui s'appliquent et qui continueront de s'appliquer au secteur ferroviaire.

En ce qui concerne les enquêtes, le projet de loi dispose que le bureau a notamment pour fonction de favoriser la sécurité dans le domaine des transports au moyen d'enquêtes indépendantes sur les accidents ferroviaires. Comme il est habilité à enquêter non seulement sur les accidents, mais aussi sur les incidents et les situations qui pourraient entraîner des accidents, le bureau a manifestement le pouvoir de mener toutes les enquêtes qu'il veut. Il existe cependant un autre organe du gouvernement, le ministère des Transports, qui a pour mandat d'assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cette loi prévoit la nomination d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire, qui sont autorisés à enquêter sur tous les aspects de l'exploitation des chemins de fer et aussi, s'ils le veulent, sur les accidents ferroviaires. Le projet de loi portant création du BEAT prévoit également la nomination d'enquêteurs ayant un mandat semblable. Non seulement leur mandat est similaire, mais leurs attributions le sont aussi: ils peuvent pénétrer dans toute installation ou tout matériel ferroviaires, les examiner ou les fouiller et saisir tous biens qui pourraient montrer que la sécurité ferroviaire est compromise.

Certes, le projet de loi C-2 contient plusieurs dispositions visant à assurer la coordination et la collaboration entre le BEAT et les divers autres organismes fédéraux s'occupant de sécurité ferroviaire, mais il n'énonce pas d'obligation expresse en ce sens. Pareille lacune ne peut que conduire à un manque d'efficacité tant au sein des organismes gouvernementaux que dans le secteur ferroviaire. Elle est par ailleurs incompatible avec la volonté du gouvernement de rationaliser les coûts de la réglementation. La nouvelle loi peut et doit exiger une coordination et une collaboration appropriées. La question est trop importante pour être décidée au moment de la rédaction du règlement d'application de la loi, sur lequel le Comité n'a aucun contrôle.

Pour régler le problème, on pourrait faire en sorte qu'un seul organisme gouvernemental soit chargé d'enquêter sur un accident ferroviaire donné, à un

[Texte]

the TAIB be equipped to conduct free and impartial accident investigations. If this is the case, Transport Canada could focus on its important regulatory and enforcement functions to ensure the safe operation of railways.

On site access and observer status, it is a fundamental tenet that railway management ultimately is responsible for the safe and continued operation of its business. To fulfil this principle in the railway industry, railway personnel need immediate access to the site of any occurrence and should be able to carry out their own investigation into its causes. In this respect the references to privilege that this bill would attach to statements obtained by the board or investigators have the potential to undermine a railway company's ability to conduct a thorough and adequate investigation into an accident on its railway. The company must be able to use the information to establish causes and take corrective action where necessary. As I said in the beginning, the company's investigations must continue because of its ultimate responsibility for the safe and contained operation of its business.

• 1110

The power to limit access to an area immediately surrounding the site of an accident, in subclause 19.(6), which is taken directly from the CASB Act, cannot simply be applied to the railway industry.

Such power may not pose a problem in the airline industry, or perhaps even in shipping and trucking, where alternative routings and, generally, terminal facilities are readily available in case of accidents.

The situation in the railway industry is quite different. We construct, maintain, and operate our own roadbeds, which are private property. A railway has to clear and restore its own infrastructure before it can resume service.

Bill C-2 provides that an investigator may limit or prohibit access to the site of an occurrence. It also provides that a person may attend as an observer at an investigation, if that person is designated by the Minister of Transport or is invited by the board to attend because he or she has a direct interest.

In view of the peculiar operating characteristics of the rail mode, it is essential that the senior rail officer present, or a designate, have access to the occurrence site and be declared automatically a designated observer. This officer

[Traduction]

moment donné. Ce projet de loi a pour but de doter le BEAT des attributions nécessaires pour enquêter librement et objectivement sur les accidents de transport. Si tel est le cas, Transports Canada pourrait alors concentrer ses efforts sur ses fonctions importantes relatives à la réglementation et à l'application, de manière à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer.

En ce qui concerne l'accès aux lieux et le statut d'observateur, c'est un principe fondamental que la direction des chemins de fer est l'ultime responsable de la sécurité et de l'exploitation de l'entreprise qu'elle est censée gérer. Pour pouvoir s'acquitter de cette obligation, la direction des chemins de fer doit pouvoir pénétrer immédiatement sur les lieux d'un accident et y effectuer sa propre enquête en vue de déterminer les causes de l'accident. À cet égard, la protection accordée par ce projet de loi aux déclarations recueillies par le bureau ou par ses enquêteurs pourrait empêcher la compagnie de chemins de fer de mener une enquête complète et appropriée sur l'accident survenu sur ses lignes de chemin de fer. La compagnie doit pouvoir se servir des renseignements obtenus, en vue de déterminer les causes de l'accident et de prendre les correctifs qui s'imposent. Comme je l'ai dit tout à l'heure, la compagnie doit pouvoir mener sa propre enquête, puisque c'est elle qui, au bout du compte, est responsable de la sécurité et de l'exploitation de son entreprise.

Le pouvoir de limiter l'accès aux environs immédiats du lieu d'un accident, prévu au paragraphe 19.(6), lequel est tiré directement de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, ne peut pas s'appliquer aussi facilement au secteur ferroviaire.

Un tel pouvoir ne pose peut-être pas de problèmes pour le secteur aérien, ou même pour le secteur de la navigation ou celui du camionnage, puisqu'il est généralement possible d'emprunter d'autres routes et d'utiliser d'autres installations en cas d'accident à un endroit en particulier.

Cependant, la situation est tout autre pour le secteur ferroviaire. Nous construisons, entretenons et exploitons nos propres plates-formes, qui sont des biens privés. La compagnie de chemins de fer doit dégager et remettre en état sa propre infrastructure avant de pouvoir reprendre le service.

Le projet de loi C-2 dispose qu'un enquêteur peut limiter ou interdire l'accès au lieu d'un accident. Il porte également qu'une personne peut suivre une enquête à titre d'observateur, à condition d'avoir été désignée par le ministre des Transports ou invitée par le bureau parce qu'elle est directement intéressée par l'objet de l'enquête.

Compte tenu des caractéristiques propres à l'exploitation des chemins de fer, il est essentiel que l'agent principal de la compagnie de chemins de fer, ou une personne désignée par lui, ait accès au lieu de

[Text]

would be responsible for co-ordinating railway activities with those of the investigator.

Review process. A carrier being investigated should have the right, if it is not satisfied with the conduct of the investigator, to request that a review take place. This review mechanism would not restrict the powers of the investigator but would ensure that investigators are accountable for their actions and that areas of difference are clarified.

The reporting of accidents. There is another area of duplication between Bill C-2 and other legislation that govern how and to whom railways report accidents. Currently, railways are required to report accidents under the National Transportation Act, the Railway Safety Act, the Dangerous Goods Regulations, the Environmental Protection Act, and the Labour Code. This bill provides that TAIB may also make regulations for the reporting of transportation occurrences.

CP Rail urges this committee to ensure that provisions be explicitly made for the co-ordination of reporting procedures among the various government bodies.

In conclusion, our major concerns with Bill C-2 are recognition of the inherent differences between transportation modes; compatibility with other legislation applicable to the railroad, notably the Railway Safety Act of 1988; the need for the senior rail officer present at an occurrence to have access to the site and be declared a designated observer; provision that a carrier may request a review of an investigator's actions; and the need to co-ordinate reporting procedures.

Our proposed amendments to implement these and other changes will now be discussed by Mr. O'Meara.

The Acting Chairman (Mr. Langlois): I would ask the witness to be brief in the presentation of the amendments, because I think

M. Linn a bien résumé la position du CP. Je vous demande de continuer, s'il vous plaît.

Mr. Raymond L. O'Meara (Director, Regulatory Affairs, CP Rail): *D'accord.*

In clause 2, to be consistent with all the other transportation related statutes, we are proposing that this

[Translation]

l'accident et qu'il soit automatiquement considéré comme un observateur désigné. L'agent en question serait chargé de coordonner les activités de la compagnie de chemins de fer avec celles de l'enquêteur.

Procédure d'examen. Le transporteur qui fait l'objet d'une enquête et qui estime avoir raison de se plaindre de la conduite de l'enquêteur devrait avoir le droit de demander un examen. L'existence de ce mécanisme d'examen ne limiterait en rien les pouvoirs de l'enquêteur, mais ferait en sorte que celui-ci soit tenu de rendre compte de sa conduite et que tout différend soit réglé.

Les rapports sur les accidents. Voilà un autre domaine où le projet de loi C-2 fait double emploi avec les autres lois qui disent aux compagnies de chemins de fer comment établir les rapports sur les accidents et à qui les adresser. À l'heure actuelle, les compagnies de chemins de fer sont tenues d'établir des rapports sur les accidents en vertu de la Loi nationale sur les transports, de la Loi sur la sécurité ferroviaire, du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, de la Loi sur la protection de l'environnement, ainsi que du Code canadien du travail. Or, le projet de loi dispose que le BEAT peut, lui aussi, prendre des règlements concernant l'établissement de rapports sur les accidents de transport.

Le Canadien Pacifique exhorte le Comité à faire en sorte que des dispositions en ce sens soient prévues pour assurer la coordination des procédures d'établissement des rapports entre les divers organismes gouvernementaux.

En conclusion, les principales inquiétudes que nous avons au sujet du projet de loi C-2 sont les suivantes: reconnaissance des différences inhérentes entre les différents modes de transport; compatibilité avec les autres mesures législatives s'appliquant au secteur ferroviaire, notamment la Loi de 1988 sur la sécurité ferroviaire; nécessité de permettre à l'agent principal de la compagnie de chemins de fer qui se trouve sur les lieux de l'accident d'avoir accès à ces lieux et d'être considéré comme un observateur désigné; inclusion d'une disposition prévoyant la possibilité pour le transporteur de demander que la conduite de l'enquêteur soit soumise à un examen; et nécessité de coordonner les procédures d'établissement des rapports.

M. O'Meara vous parlera maintenant des amendements que nous proposons en ce sens, ainsi que des autres changements que nous souhaiterions apporter au projet de loi.

Le président suppléant (M. Langlois): Je demande au témoin de bien vouloir nous exposer ces amendements très brièvement, car j'estime que

Mr. Linn has given us an excellent summary of CP Rail's position. I would ask you to carry on if you will.

M. Raymond L. O'Meara (directeur, Règlements, CP Rail): Okay.

Pour assurer l'uniformité avec toutes les autres lois relatives au transport, nous proposons que le projet de loi

[Texte]

bill should refer to the Minister of Transport as the designated minister.

We are proposing a new subclause 4.(2.1). The transportation inquiry should have input into the appointment of the members and the chairman. This would assist the Governor in Council to select candidates from a list of persons recognized as having expertise in the transportation industry. We have proposed wording to that effect.

In paragraph 8.(a), we propose that the policy of the board should be established in consultation with the industry, and that such policies be a matter of public record.

We propose a new paragraph 14.(3)(c). We believe that only one government body should be authorized to investigate a given railway accident at any one time. This amendment would ensure that the TAIB investigators and the Transport Canada Railway Safety Branch not conduct simultaneous investigations into the same occurrence.

• 1115

We are proposing a new subclause 19.(6.1). Because of the peculiarities of the railway industry, we propose that the railway company supervisor or his delegate shall have access to the site of an occurrence. We believe the power of the investigator to prohibit or limit access to an area being investigated should be qualified in the railway industry. Otherwise, these powers could mean that the work of clearing the line of railway and restoring service is interrupted while the investigation is in progress.

On subclause 19.(15)—this is an important amendment for us—we are proposing that employee statements be excluded from the meaning of documents in this section. The integrity of the disciplinary system within the railway industry, which is subject to collective agreement, requires that employee statements not be privileged. Railway discipline promotes the safety of railway operations.

On our subclause 19.(16), because of the enormous powers of the investigator, including the power to limit access, we are proposing a mandatory review at the request of an interested party. This would not restrict the investigator in the execution of his duties in any way. Mandatory review would promote accountability in the exercise of the many significant powers of an investigator.

We are proposing a new paragraph in clause 23. We are proposing an amendment to expressly provide for a representative of the carrier to be a designated observer during the investigation. This is also essential to co-

[Traduction]

soit modifié de manière à préciser à l'article 2 que le ministre des Transports est le ministre désigné.

Nous proposons un nouveau paragraphe 4.(2.1). Le secteur des transports devrait pouvoir proposer les noms de personnes susceptibles de devenir membres du bureau ou de présider à ses destinées. Le gouverneur en conseil pourrait ainsi choisir parmi une liste de candidats ayant une compétence reconnue dans le secteur des transports. Nous avons proposé un amendement à cet effet.

Nous proposons qu'en vertu de l'alinéa 8.a), le bureau soit tenu d'établir ses politiques après consultation avec le secteur, et que ces politiques soient rendues publiques.

Nous proposons que le paragraphe 14.(3) soit modifié de façon qu'un seul organisme gouvernemental soit autorisé à enquêter sur un accident ferroviaire donné, à un moment donné. Ainsi, les enquêteurs du BEAT et ceux de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada ne pourraient mener d'enquêtes simultanées sur le même accident.

Nous proposons un nouveau paragraphe 19.(6.1). Étant donné les caractéristiques propres au secteur ferroviaire, nous proposons que l'agent principal de la compagnie de chemin de fer, ou son mandataire désigné, ait accès aux lieux de l'accident. Nous estimons qu'il y a lieu de prévoir des limites au pouvoir de l'enquêteur d'interdire ou de limiter l'accès aux lieux de l'enquête dans le cas d'un accident ferroviaire. Sinon, la remise en état de la voie ferrée et la reprise du service pourraient être retardées le temps que dure l'enquête.

Nous proposons que le paragraphe 19.(15) soit modifié—et il s'agit là d'un amendement important pour nous—de façon que le terme «document» ne s'applique pas aux déclarations d'employés. L'intégrité du système disciplinaire du secteur ferroviaire, lequel système est soumis aux conventions collectives, exige que les déclarations des employés ne soient pas considérées comme des documents protégés. La discipline dans le secteur ferroviaire vise à assurer la sécurité de l'exploitation des chemins de fer.

Dans notre paragraphe 19.(16), dont l'inclusion se justifie en raison des vastes pouvoirs confiés à l'enquêteur, y compris celui de limiter l'accès aux lieux, nous proposons que la conduite de l'enquêteur fasse obligatoirement l'objet d'un examen si une des parties intéressées le demande. Une telle disposition ne limiterait aucunement l'enquêteur dans l'exercice de ses fonctions. Cette procédure d'examen obligatoire obligerait l'enquêteur, le cas échéant, à rendre des comptes sur la façon dont il aurait exercé ses vastes pouvoirs.

Nous proposons d'ajouter à l'article 23 une nouvelle disposition prévoyant expressément qu'un représentant du transporteur soit reconnu comme observateur désigné pour la durée de l'enquête. Une telle mesure est

[Text]

ordinate continued railway operations during the investigation.

Subclause 24.(2) should specifically provide that the carrier involved in the accident being investigated should receive a copy of the draft report at the same time as other named parties receive it, before it is made public. This amendment is proposed for greater certainty. This would serve to verify the facts and data contained in the report before it is made public.

I skip now to our subclause 34.(3). We are proposing a mandatory pre-publication of regulations in *The Canada Gazette*. The powers to make regulations are very broad. It is essential that the railways be consulted during the drafting of regulations under this subclause. The TAIB bill should contain a section similar to section 50 of the Railway Safety Act whereby draft regulations must be published in *The Canada Gazette* for at least 90 days to allow interested parties to comment before they come into effect.

Finally, on our subclause 51.(1), we are proposing an amendment to the Railway Safety Act that will avoid the duplication in reporting of accidents.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I would like to thank the representatives of CP for their testimony this morning. Mr. Chairman, I do not hesitate to tell Mr. O'Meara and his colleagues that I think some members of this committee would have sympathy with the view that the railways ought not to find themselves in a position where both the current accident investigators under the auspices of the Railway Safety Act, signed through the NTA, and the investigators of a new multi-modal agency are conducting two separate investigations into an accident. I think no one has trouble with that notion.

I am not convinced, however, that the problem you foresee is going to be there. My understanding is—and we will hear further testimony from both the minister and from people who drafted this bill—that in essence what occurs is that under the provisions of the Railway Safety Act, which are provisions providing for safety regulations, those people involved in safety regulation—i.e., inspectors and so on—would retain their duties at the NTA and the accident investigators who are currently employed by the NTA would be transferred to the new multi-modal agency's jurisdiction. So in essence what you will have under the auspices of the Railway Safety Act and other appropriate legislation is regulators whose job it will be to prevent accidents from occurring, and what you will have at the multi-modal branch, the new operation, is accident

[Translation]

essentielle à l'effort de coordination nécessaire pour continuer à assurer l'exploitation du chemin de fer le temps que dure l'enquête.

Aux termes du paragraphe 24.(2), le transporteur impliqué dans l'accident faisant l'objet d'une enquête devrait recevoir copie du rapport préliminaire en même temps que les autres parties nommées dans cet article, avant la publication du rapport. Cet amendement vise à assurer une plus grande exactitude; il permettrait de vérifier les faits et les données contenus dans le rapport avant sa publication.

Je passe maintenant au paragraphe 34.(3), dont nous proposons l'inclusion. Nous voulons que les règlements soient obligatoirement publiés au préalable dans *La Gazette du Canada*. Les pouvoirs permettant de prendre des règlements sont très vastes. Un tel amendement est nécessaire pour permettre aux chemins de fer d'être consultés pendant l'élaboration des règlements. Le projet de loi relatif au BEAT devrait contenir un article semblable à l'article 50 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, en vertu duquel les projets de règlements doivent être publiés dans *La Gazette du Canada* pendant une période d'au moins 90 jours, afin de permettre aux parties intéressées de se prononcer avant leur mise en vigueur.

Enfin, par notre paragraphe 51.(1), nous proposons de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'éviter le double emploi dans l'établissement des rapports sur les accidents.

M. Tobin: Monsieur le président, je tiens à remercier les représentants du CP de leurs témoignages de ce matin. Je n'ai aucune hésitation, monsieur le président, à dire à M. O'Meara et à ses collègues que, à mon avis, certains membres du Comité auraient tendance eux aussi à penser qu'il ne serait guère acceptable que les enquêteurs actuellement nommés en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, laquelle fait suite à la Loi nationale sur les transports, et les enquêteurs du nouvel organisme s'occupant de tous les modes de transport, mènent deux enquêtes distinctes sur un seul et même accident. Tout le monde serait d'accord, bien sûr, sur la nécessité d'éviter le double emploi.

Par contre, je ne suis pas convaincu que le problème que vous prévoyez se présentera effectivement. Si je comprends bien—et nous entendrons d'autres témoignages du ministre, ainsi que des rédacteurs de ce projet de loi—les choses se passeraient ainsi: en vertu des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui concernent les règlements visant à assurer la sécurité, les personnes qui s'occupent des règlements sur la sécurité, notamment les inspecteurs de la sécurité, demeureraient en poste à l'Office national des transports, tandis que les enquêteurs actuellement au service de l'office relèveraient dorénavant du nouvel organisme chargé d'enquêter sur tous les accidents de transport. Donc, essentiellement, aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois pertinentes, il y aura des «réglementateurs» chargés de la

[Texte]

investigators whose job it is to find out what went wrong after an accident has occurred.

• 1120

It seems to me your concern—and I view this as a legitimate comment—is that the board has the power to decide what represents an occurrence, what represents an accident, and theoretically, if one reads the bill, it could even decide to get into the prevention business. Therefore there is a possibility of some blurred jurisdiction. So that is one, to speak for myself and I think to speak for the Liberal Party, we are going to want to ask some questions about.

But the matter I want to come to, and the areas in which I have some difficulty with your presentation, because I have a sense of *déjà vu*. . . You see, we had this discussion during the legislative committee's work on the Railway Safety Act. At that stage both CN and CP, just as we have seen this morning—almost identical briefs—came before members of this committee and said at that time about regulators, about inspectors—we were not talking about accident investigators at that time, but merely about inspectors—that there ought to be a review process. You were not successful in the Railway Safety Act in having that kind of amendment put in the bill. Here we are with the same proposal again, that an inspector ought to be subject to review.

I put the argument to you. I understand what your responsibility is. Your responsibility is to have a safe and efficient, productive railroad that operates on business-like principles. All of us say hallelujah, brother, that is what you should be doing. Our responsibility is somewhat different. We acknowledge you have a primary concern for safety, because if you have an accident it costs you a lot of money. But where you see an inspector or an accident investigator as somebody who is potentially troublesome or an upstart who can arbitrarily exercise powers to give you migraines, we see an inspector as the only person who stands between the bureaucracy, the railroad, and the public.

What you are asking for, I submit to you—let me be a critic here, a devil's advocate—is you are asking for the power to intimidate an accident investigator. That is, if he makes a judgment call, and let us say one time in twenty he is wrong, under your proposal he had better err on the side of the railroad, because if he errs on the side of safety and he is wrong, you are going to have his head. Is that not what you are proposing?

Mr. Linn: No, sir.

Mr. Tobin: Why not?

Mr. Linn: Because it would not be reasonable. What we are proposing is a provision similar to what is in the Railway Safety Act, to provide for a review of an investigator's activities if they were unreasonable.

[Traduction]

prévention des accidents, et un nouvel organisme, multi-modal, avec des enquêteurs sur les accidents qui seront chargés de découvrir le problème après le fait.

J'ai l'impression que ce qui vous inquiète—cela me paraît légitime—c'est que le bureau peut décider par lui-même ce qui constitue un incident, un accident, et théoriquement, si on lit le projet de loi, le bureau peut même décider de faire de la prévention. Il pourrait donc y avoir chevauchement des compétences. Personnellement, et je pense pouvoir parler au nom du Parti libéral, j'estime que c'est un problème sur lequel il va falloir se pencher.

Mais la question à laquelle je veux en venir, et qui me pose quelques difficultés à la lecture de votre exposé, car j'ai un sentiment de *déjà vu*. . . Voyez-vous, nous avons déjà eu cette discussion lorsque le comité législatif a examiné la Loi sur la sécurité ferroviaire. À cette époque, le CN et le CP, tout comme ce matin, ont présenté devant le Comité des mémoires presque identiques, disant à propos des «réglementateurs», des inspecteurs—il ne s'agissait pas alors d'enquêteurs, mais simplement d'inspecteurs—qu'il devrait y avoir un processus de révision. Vous n'avez pas réussi à faire passer cet amendement dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Vous nous représentez la même proposition, selon laquelle un inspecteur devrait pouvoir faire l'objet d'une enquête.

Je comprends votre responsabilité. Vous avez pour responsabilité de gérer selon des principes commerciaux une entreprise de chemin de fer sûre, efficace et productive. Tout le monde vous dira: ainsi soit-il! Mais notre responsabilité n'est pas tout à fait la même. Nous reconnaissons que la sécurité est une de vos priorités, car les accidents vous coûtent très cher. Mais alors qu'à vos yeux un inspecteur ou un enquêteur est potentiellement un empêcheur de tourner en rond, ou un petit ambitieux qui, arbitrairement, peut profiter de son pouvoir pour vous donner des migraines, l'inspecteur est à nos yeux le seul défenseur du public face à la bureaucratie des chemins de fer.

Permettez-moi de me faire l'avocat du diable et de vous dire que ce que vous me demandez en réalité, c'est le pouvoir d'intimider l'enquêteur. C'est-à-dire que s'il se trompe une fois sur vingt dans ses décisions, d'après vous, il aurait intérêt à se tromper en faveur du chemin de fer, car s'il fait erreur en faveur de la sécurité, vous aurez sa tête. N'est-ce pas ce que vous proposez?

M. Linn: Non, monsieur.

M. Tobin: Pourquoi pas?

M. Linn: Parce que ce ne serait pas raisonnable. Ce que nous proposons, c'est une disposition semblable à celle que contient la Loi sur la sécurité ferroviaire, permettant d'examiner les activités d'un enquêteur si celles-ci paraissent déraisonnables.

[Text]

Mr. Tobin: But do you not believe, given that the board and the chairman have the power first of all to hire and fire the director of investigations and the normal powers of dismissal or hiring of employees that exist under the Public Service Act and so on, that power is already there and matters can be brought to the attention of the board if there is a particular problem? But writing into the bill a review process for, in your perspective, the "offended party" would provide a form of intimidation, would it not?

Mr. Linn: That is certainly not the intention. The objective is to provide a mechanism for a prompt and rapid review of behaviour or activities that we think are unreasonable.

Mr. Tobin: You would not be asking for this clause without good reason. Do you have many examples you can cite—this committee is interested in pragmatic examples—of investigators who ought to have been dismissed for improper activities, for unduly delaying the operations of your railroad?

Mr. Linn: No, sir.

Mr. Tobin: You have no examples?

Mr. Linn: No, sir.

Mr. Tobin: It has never occurred in the past? Why, if past practice has not demonstrated the need for this power of review, would you be proposing it today?

Mr. O'Meara: Because of the powers the investigator is being granted now. This power to limit access, for example, does not exist right now.

Mr. Tobin: No. But right now a train can pull up to a station and an inspector can say, I do not like the look of those brakes and until you fix the problem to my satisfaction, your train is stopped. That power exists right now. Correct?

Mr. Linn: That is correct.

Mr. Tobin: And you do not have the ability to call for a review panel to see whether or not the inspector is correct.

• 1125

Mr. Linn: There is a provision in the Railway Safety Act that provides for a review.

Mr. Tobin: It provides for a review, but you do not roll the train. The train stops.

Mr. Linn: That is correct.

Mr. O'Meara: That is all we are asking for here, Mr. Tobin, that there is a possibility to have the actions of an investigator reviewed after the fact by the proper authority if we feel some of the powers he has exercised were unduly exercised.

Mr. Tobin: I submit that if I were an inspector I would be looking at that clause with some fear. CP has never been guilty of being unable to express its view or make its

[Translation]

M. Tobin: Mais ne pensez-vous pas que ce pouvoir existe déjà, puisque le bureau et son président peuvent engager et licencier le directeur des enquêtes, et qu'ils ont les pouvoirs que confère normalement la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique en matière d'embauche et de licenciement, et que vous pouvez vous adresser au bureau s'il y a un problème? En autorisant dans le projet de loi la «partie offensée», selon vous, à faire une enquête sur l'enquêteur, n'est-ce pas donner un moyen d'intimidation?

M. Linn: Ce n'est certainement pas ce que nous recherchons. Notre but est d'avoir un moyen rapide d'examen des comportements ou activités qui nous paraissent déraisonnables.

M. Tobin: Vous devez avoir de bonnes raisons pour proposer cet amendement. Avez-vous de nombreux exemples à nous donner—le Comité aime avoir des exemples pratiques—de cas où des enquêteurs auraient dû être licenciés pour cause d'activités injustifiées, pour avoir retardé indûment les opérations du chemin de fer?

M. Linn: Non, monsieur.

M. Tobin: Vous n'avez aucun exemple à citer?

M. Linn: Non, monsieur.

M. Tobin: Cela n'est jamais arrivé par le passé? Si aucun incident jusqu'ici n'a démontré la nécessité d'un tel processus d'examen, pourquoi le proposer aujourd'hui?

M. O'Meara: En raison des pouvoirs qu'aura désormais l'enquêteur. Par exemple, il n'a pas actuellement le pouvoir de limiter l'accès.

M. Tobin: Non. Mais actuellement, un inspecteur peut décider, lorsqu'un train entre en gare, que les freins ne lui disent rien de bon et que le train ne repartira pas tant que le problème n'aura pas été réglé à ses yeux. Il a ce pouvoir actuellement, n'est-ce pas?

M. Linn: C'est exact.

M. Tobin: Et vous ne pouvez pas demander une révision de sa décision pour voir s'il a eu raison ou non.

M. Linn: Il y a une disposition en ce sens dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

M. Tobin: Oui, mais le train ne repartira pas pour autant. Il reste sur place.

M. Linn: C'est exact.

M. O'Meara: Tout ce que nous demandons, monsieur Tobin, c'est la possibilité de demander à l'autorité compétente d'examiner les décisions de l'enquêteur, après coup, si nous estimons qu'il a abusé de ses pouvoirs.

M. Tobin: Si j'étais inspecteur, je trouverais la disposition inquiétante. Le CP n'a jamais eu de difficultés à se faire entendre et à faire sentir sa présence dans notre

[Texte]

presence felt in this nation. It has been a dynamic railroad with a great power for expressing itself. For goodness' sake, do you not have the power now of indicating if you think we have a loose cannon on the deck? Do you need to write a specific clause in a bill, target it at the inspectors, tape it on their foreheads once the bill is given royal assent, so when they get up in the morning and look in the mirror, there on their foreheads is the warning that they can be reviewed? Does that power not already exist?

Mr. Linn: As you express it, if under the Public Service Employment Act the chairman has a right to dismiss people, I suppose it does. There is no process that would have the chairman do that promptly in response to our complaint, and really that is what we are interested in. The only person the inspector could be intimidated by under this proposal is his own chairman.

Mr. Tobin: That is correct, and we are concerned about that as well.

The other question has to do with the proposal by both CN and CP to have an automatic designated observer. I notice CP goes on to say:

This officer would be responsible for co-ordinating railway activities with those of the investigator.

I thought that was a kind gesture on CP's part versus the stark request of CN.

Again, given that the board is presumably a group of responsible, intelligent individuals who understand that airlines fly and railroads operate on rails, and therefore you have a limited means of moving both freight and passengers, unlike an airline, which has wide open spaces to move around in, and we are not dealing with people who are unable to reason, why would you need an automatic observer status? You basically cite that you are special; you are different. But I submit that if the airline people were here, they would say the same thing, and if the marine people were here, they would say it too, or make a similar case.

What is wrong with having a board of reasonable people who may decide for example that in the case of both observer status and quarantine they will operate a little differently with railroads than they do with airlines? Why does it have to be written into the bill? I guess I am saying your amendments presuppose a totally unreasoned position by the board in every instance.

Mr. Linn: I do not think it presupposes unreasonable activity on the part of the board or the investigator. It simply provides our people with access to our property, with the ability to observe and co-ordinate what is going on—co-ordinate the activities of our people with what the board requires. It strikes me as being cumbersome for the investigator to have to deal with demanding information from railway people under the bill when we can designate a railway supervisor who would be responsible for getting

[Traduction]

pays. C'est une entreprise dynamique, qui sait se faire entendre. Bon sang, voulez-vous dire qu'actuellement vous ne pouvez rien dire si vous pensez qu'il y a un fou à bord? Est-il nécessaire d'introduire dans la loi une disposition spéciale concernant les inspecteurs et lui donner l'assentiment royal, pour qu'ils n'oublient jamais la menace de la révision? N'avez-vous pas déjà ce pouvoir?

M. Linn: Si comme vous le dites, le président du bureau a le pouvoir de licencier en vertu de la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, je le suppose. Aucun processus ne permet au président d'agir rapidement en réponse à une plainte de notre part, et c'est cela qui nous intéresse. Avec cette proposition, la seule personne qui pourrait intimider l'inspecteur serait le président.

M. Tobin: C'est exact, et cela nous inquiète aussi.

J'ai une autre question concernant la demande présentée par le CN et le CP d'avoir droit à un observateur nommé automatiquement. Je note dans l'exposé du CP que:

Cet agent serait chargé de coordonner les activités du chemin de fer avec celles de l'enquêteur.

Pour comparaison avec la demande catégorique du CN, cela m'a paru être un beau geste de la part du CP.

Encore une fois, si l'on présume que le bureau est composé de personnes responsables et intelligentes, qui comprennent que les avions volent et que les trains roulent sur des rails, et que par conséquent, les moyens de transport des marchandises et passagers sont limités, contrairement au transport aérien, qui a à sa disposition un espace immense, et si l'on part du principe que ces gens sont des êtres de raison, pourquoi demandez-vous le statut automatique d'observateur? Vous dites essentiellement que votre cas est spécial, différent. Mais je pense que si les représentants des lignes aériennes étaient ici, ils diraient la même chose, ainsi que les porte-parole de la marine marchande, qui feraient valoir à peu près les mêmes arguments.

Pourquoi ne permettrions-nous pas à un bureau composé de personnes raisonnables de décider, par exemple, qu'en matière d'observation et de limitation d'accès, les règles seraient pour les chemins de fer un peu différentes de ce qu'elles sont pour les lignes aériennes? Pourquoi faut-il l'inscrire dans la loi? Je veux dire par là que vos propositions partent du principe que le bureau adoptera forcément une position déraisonnable?

M. Linn: Je ne pense pas que cela presuppose que les décisions du bureau ou de l'enquêteur sont déraisonnables. Cela permet simplement à nos représentants d'avoir accès à notre propriété, d'avoir le statut d'observateur, et de pouvoir coordonner les activités de notre personnel avec celles de l'enquêteur. Il me semble qu'il serait peu commode pour l'enquêteur d'avoir à exiger des renseignements des chemins de fer, aux termes de la loi, alors que nous pouvons facilement

[Text]

that information. The co-ordination we proposed was more than a kind gesture. We feel we have resources, expertise and experience that can be useful.

• 1130

Mr. Atkinson: Mr. Tobin's question is with regard to the review of the inspectors.

My understanding of this particular bill is that the inspector would do his or her function and then the draft report would go to the Minister of Justice and all other parties. Obviously, if CP is involved in an accident, the report will go to your organization. It is at that point that you have the opportunity to review the work that the inspector has done, to review the draft report. Then the tribunal sits as the body to look at that particular matter and at that point you have the opportunity in effect to make your review. Would you not agree with that?

Mr. Linn: We have opportunity for review, but it is long after the fact of what may, in our opinion, have been unreasonable activity on the part of the investigator. We simply want to be able to ask the chairman to review that activity.

Mr. Benjamin: There goes one of my questions. I think I am going to have to protest more loudly. It is called bootlegging and that is illegal.

With regard to the matter of access to sites, the officer who arrives at the site of a wreck first is automatically the designated company observer. I do not think TAIB would find that unreasonable and I would be very surprised if that were not in the regulations.

I am happy to see that CP is not asking for their investigators to be participants rather than observers. I thought you would do it and CN would not, but it is the other way around.

At the moment you have to report to five agencies and the TAIB would be the sixth. I can assure you that all of us on the committee are going to be looking at the bill very closely to make sure these multiplicities of responsibilities are co-ordinated in such a manner that maybe you will only have to send one report. You would send your report to the TAIB which would put it on a computer to these other agencies.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a point of order. I want to know if Mr. Benjamin is turning into a capitalist in his senior years.

Mr. Benjamin: Not with the amount of capital I have.

I accept your proposal that that officer is the designated observer and co-operates with the TAIB investigator. But regarding the site of the wreck, the minute there is an accident, that becomes public property. The site of the wreck automatically falls under the jurisdiction of the TAIB. I think the site should be quarantined. In other words, the railway's job is to pick up bodies, get the

[Translation]

désigner un surveillant qui serait chargé de transmettre l'information. Nous avons voulu faire un geste en proposant cette coordination. Nous pensons avoir les ressources, l'expérience et la compétence nécessaires.

M. Atkinson: La question de M. Tobin porte sur la révision des inspecteurs.

Selon mon interprétation du projet de loi, l'inspecteur ferait son travail, puis enverrait son projet de rapport au ministre de la justice et à tous les autres intéressés. Bien entendu, si le CP avait un accident, vous recevriez le rapport. C'est à ce moment-là que vous avez la possibilité d'examiner le travail de l'inspecteur, d'examiner son projet de rapport. Ensuite, le tribunal examine la question, et c'est à ce moment-là que vous pouvez faire votre révision. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Linn: Nous pouvons procéder à cette révision, mais bien après ce qui, selon nous, aurait pu être une décision déraisonnable de la part de l'enquêteur. Nous voulons simplement pouvoir demander au président de revoir cette décision.

M. Benjamin: Voilà qu'on me vole encore une de mes questions. Il va falloir que je proteste plus vivement. C'est de la contrebande et c'est illégal.

En ce qui concerne l'accès aux lieux de l'accident, l'agent qui arrive sur place le premier est automatiquement désigné comme observateur de la compagnie. Je ne pense pas que le BEAT trouve cela déraisonnable et je serais très étonné que cela ne figure pas dans la réglementation.

Je note avec plaisir que le CP ne demande pas pour ses enquêteurs le statut de participant, mais bien d'observateur. Je pensais que vous le demanderiez, et que le CN ne le ferait pas, mais c'est le contraire qui s'est produit.

Actuellement, vous devez faire rapport à cinq organismes, et le BEAT sera le sixième. Je peux vous assurer que tous les membres du Comtié vont se pencher de très près sur le projet de loi pour que vous n'ayez à envoyer qu'un seul rapport. Vous enverriez le rapport au BEAT, qui se chargerait de le communiquer par ordinateur aux autres organismes.

M. Tobin: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je voudrais savoir si M. Benjamin, est en train de devenir capitaliste sur le tard.

M. Benjamin: Ce serait difficile avec le capital que j'ai.

J'accepte votre proposition de désigner comme observateur l'agent de la compagnie et de lui permettre de coopérer avec l'enquêteur du BEAT. Mais en ce qui concerne le lieu de l'accident, dès qu'un accident survient, l'endroit devient propriété publique. Le lieu tombe automatiquement sous la juridiction du BEAT. Je suis d'avis qu'il faut en limiter l'accès. Autrement dit, la

[Texte]

injured out, put out fires, contain spills, and that sort of thing. But other than that, they cannot touch it.

Now, do you not think it is reasonable for the board to lay down a set of guidelines as to what the railroads can do and cannot do, pending the arrival of the board investigators? It might take a few hours before the board investigators get there.

In the meantime, there are some things you should be doing and some things you should not be doing. Do you not think that is reasonable?

Mr. Linn: Yes, I do. I think there are some things that our people have to do at accidents and they may involve the safety of people or injuries to people on the site or toxic spills or whatever. We have to have access to the site to look after that.

I also think there are some things that might be done at the behest of the investigator; for example, the gathering of specific information for the investigator before we can move equipment. The investigator may well wish to know where it was. Provided that we are ordered or regulated to make that information available to the investigator, I see no reason why we cannot do that.

• 1135

Mr. Benjamin: I was at a mishap, with the operator in the caboose, on the auxiliary. We got there, and immediately the bulldozer was unloaded—broken rail was suspected—and the whole damn works were bulldozed into a pile. Four hours later when the investigator from the Department of Transport got there, he could not make head nor tail out of the mess that was there.

Mr. Linn: That is exactly the kind of thing that our procedures now provide for. For our own internal purposes we want to know what caused it. I am sure we had the same problem as the DOT investigator. An investigator or the board could well direct us to provide, not for the specific incident, but in general.

Mr. Benjamin: So if they lay out proper guidelines as to what you can do and cannot do, then what is the problem with that site being quarantined until they at least have their preliminary investigation done; that nobody else can mess around with the mess?

Mr. Linn: I am suggesting that the quarantine cannot be absolute as far as the railway is concerned because we may need to deal with toxic goods or fires or whatever. It need not be absolute as far as the railway is concerned because we may usefully be able to be on the site gathering information for the investigator before his arrival.

[Traduction]

compagnie de chemin de fer a pour responsabilité de s'occuper des blessés, de ramasser les morts, d'éteindre les incendies, de contenir les déversements, et autres activités de ce genre. Mais c'est tout.

Ne trouvez-vous pas raisonnable que le Bureau établisse des directives précisant ce que les chemins de fer peuvent et ne peuvent pas faire en attendant l'arrivée des enquêteurs du BEAT? Il pourraient n'arriver que quelques heures plus tard.

Pendant ce temps, il y a certaines choses que vous devez faire, et certaines autres que vous ne devez pas faire. Cela ne vous paraît-il pas raisonnable?

M. Linn: Si. Il y a effectivement des choses que nos employés doivent faire en cas d'accidents concernant la sécurité des gens, l'aide aux blessés, la prévention des déversements toxiques, par exemple. Nous devons pour cela avoir accès au lieu de l'accident.

Je pense qu'il y a aussi d'autres choses que nous pourrions faire à la demande de l'enquêteur; par exemple, nous pourrions recueillir des renseignements précis avant de pouvoir déplacer le matériel. L'enquêteur pourrait désirer savoir où il se trouvait. Si l'on nous donne l'ordre, ou si l'on exige par voie de réglementation, que nous fournissions l'information à l'enquêteur, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas le faire.

M. Benjamin: J'ai été sur les lieux d'un accident, avec l'opérateur du wagon de queue, sur la voie auxiliaire. Une fois sur place, le bulldozer a immédiatement été déchargé—on soupçonnait un rail endommagé—et tout a été empilé. Quatre heures plus tard lorsque l'enquêteur du ministère des Transports est arrivé, il n'y avait plus moyen de rien comprendre.

M. Linn: C'est exactement le genre de situation que nous voulons éviter avec notre proposition. Pour nos propres raisons, nous voulons connaître la cause de l'accident. Je suis sûr que nous avons rencontré le même problème que l'enquêteur du ministère. L'enquêteur ou le bureau pourrait très bien nous ordonner de fournir l'information, pas pour cet incident précis, mais en général.

M. Benjamin: Donc, si vous avez de bonnes directives quant à ce que vous pouvez faire et ne pas faire, qu'avez-vous contre l'idée d'interdire l'accès au lieu de l'accident tant que l'enquête préliminaire n'est pas terminée pour que personne d'autre ne vienne mettre la pagaille?

M. Linn: Je veux dire que l'on ne peut pas interdire complètement l'accès aux employés du chemin de fer, car ils pourraient avoir à éteindre des incendies, à contenir des déversements, par exemple. L'interdiction ne devrait pas être absolue pour les chemins de fer, car nous pourrions nous montrer utiles sur place, en recueillant des informations à l'intention de l'enquêteur, avant qu'il n'arrive.

[Text]

Mr. Benjamin: On the matter of taking statements from employees, under your collective agreement I believe the employee is entitled to have a fellow employee with him or a union representative or even legal counsel when the company is taking his statement from him. Is that right?

Mr. Linn: Not legal counsel, in my opinion. Certainly he is entitled to a fair and impartial hearing and to be represented by a fellow employee or union representative.

Mr. Benjamin: Fair enough.

But in the case of the board, which is not a trial, they do not attribute blame. They just carry out investigations and report what they thought contributed to the accident or what caused it. They do not contribute blame or guilt or anything else. That is up to other legal procedures and proceedings. Do you not agree that the board should have first access to the employees involved and get statements from the employees, with or without a union rep or a fellow employee with them, before the company has any access to those employees in terms of taking a statement?

Mr. Linn: I guess my concern is what happens to that information after the investigator gets it. If he is able to act promptly and develop the information that is necessary, and that information is available—not privileged but available—to the company's investigation, that is different from if the information obtained by the board's investigator is privileged.

Mr. Benjamin: What I am concerned with is you may have a situation where someone did goof; and they are not going to convict themselves out of their own mouths by way of statements. But knowing that an incident occurred or something happened while that employee is on board, knowing that the board investigation is not a trial, he is going to be more forthcoming than he would be when the company takes his statement.

Mr. Linn: My experience in conducting investigations is that the physical facts that remain after an investigation are usually fairly plain and are usually supported by what the employees say.

Mr. Benjamin: I would like to follow up further on a question that was asked earlier. Your answer was not clear to me. Say there is an accident on CP lines, and the minister and yourself, and probably the unions involved, and so forth, get a draft of the report. Then you have time. You see the draft report and you see something in it that would cause you concern. Maybe the investigator forgot something or omitted something or neglected to investigate a certain thing. You then had the opportunity to go back to the board and say hey, would you have that investigator look into such-and-such or so-and-so. That is all you need, is it not?

Mr. Linn: My response earlier was that that is long after the fact, if there has been what we perceive to be

[Translation]

M. Benjamin: À propos des déclarations faites par les employés, votre convention collective prévoit, il me semble, que l'employé a le droit d'être assisté par un collègue, un représentant syndical, ou même un avocat, lorsqu'il fait sa déclaration. Est-ce exact?

M. Linn: À mon avis, il n'a pas droit à un avocat. Il a certainement droit à une audience juste et impartiale et il peut se faire représenter par un collègue ou un représentant syndical.

M. Benjamin: D'accord.

Mais dans le cas du bureau, ce n'est pas un procès, car il n'est pas là pour blâmer. Il fait une enquête puis un rapport sur ce qui, à son avis, a causé l'accident ou y a contribué. Il n'attribue ni blâme ni responsabilité. Cela vient par la suite devant le tribunal. Ne pensez-vous pas que le bureau devrait en priorité avoir accès aux employés concernés et pouvoir obtenir leur déclaration, avec ou sans la présence d'un représentant syndical ou d'un collègue, mais avant la compagnie?

M. Linn: Ce que je voudrais savoir, c'est ce qu'il advient de cette information après que l'enquêteur en a pris connaissance. S'il peut agir rapidement et obtenir l'information nécessaire et si la compagnie peut avoir accès à cette information pour sa propre enquête, ce n'est pas la même chose que si l'information obtenue par l'enquêteur devient confidentielle.

M. Benjamin: Je pense à une situation où quelqu'un a commis une erreur; cette personne ne va pas aller s'accuser elle-même en faisant une déclaration. Mais un employé sachant qu'un incident est survenu pendant qu'il était à bord du train, et sachant que l'enquête du bureau n'est pas une enquête judiciaire, pourrait en dire plus qu'il n'en dirait à la compagnie.

M. Linn: D'après mon expérience, les preuves matérielles qui restent après l'enquête sont généralement assez claires et elles sont habituellement confirmées par ce que nous disent les employés.

M. Benjamin: Je voudrais revenir sur une question qui a été posée plus tôt. Je n'ai pas très bien compris votre réponse. Supposons qu'un accident survienne sur une ligne du CP, et que le ministre, vous-même, ainsi que probablement les syndicats concernés, et ainsi de suite, reçoivent un projet de rapport. Vous avez alors un certain temps. Vous prenez connaissance du rapport et vous y lisez quelque chose qui vous inquiète. Peut-être l'enquêteur a-t-il oublié ou négligé quelque chose dans son enquête. Vous pouvez alors vous adresser au bureau et demander que l'enquêteur voie tel et tel élément ou telle et telle personne. C'est tout ce qu'il vous faut, n'est-ce pas?

M. Linn: J'ai répondu plus tôt que cela n'intervient que longtemps après le fait, si nous estimons que

[Texte]

unreasonable activity on the part of the investigator. It is only unreasonable activity that we want to be able to ask for a review of by the chairman.

Mr. Malone: Before going to the question I wanted to ask, I wanted to follow directly on what Mr. Benjamin was asking. When you say the investigator might arrive long after the fact, how long is long after the fact?

Mr. Benjamin: I was talking about the draft report being long after.

Mr. Malone: Yes, but this is his comment. —An accident takes place and there has been an expression both by the previous witness and yourself that the investigator might not be there soon enough, therefore you have to move really quickly. That tends to land on hollow ground for me. I do not believe the investigator is arriving a week or two weeks later. There might be a few hours of delay. Why is this a concern to the railways?

Mr. Linn: The few hours later the investigator might arrive could well be 24 hours; and in fact it was almost 24 hours, despite what I know were the best efforts of a Transport Canada inspector, this last weekend.

I am sorry. I am not sure I understand how the question relates to our proposal for a review.

Mr. Malone: Assuming you have the authority to put out fires and control chemical spills and contain immediate spread of danger, however it might be, why is there this expression of concern about something that may be a delay of even 24 hours. I know there is the obvious question of the movement of transportation. But surely in the face of an accident that time is a legitimate time to have an independent investigation take place, as opposed to having a very quick move by the company itself. I would agree with Mr. Benjamin, once the accident has taken place the site is now of public concern, public jurisdiction, rather than private.

Mr. Linn: I would not suggest the action by the company would be other than what would be completely agreeable to the investigator. Regulations or proposals, as Mr. Benjamin suggested, could be put in place that would say what we can do and what we cannot do. Moving a piece of derailed equipment, for example. . . certain basic information the investigator would feel was necessary would be developed, would be recorded, and photographs would be taken, or whatever the investigator would initially do. We have experienced people. We have conducted investigations into railway accidents for a long while, and despite suggestions earlier that there was cover-up, I do not think that is the case. I think the people we send to the site want to find out what went wrong. I am only suggesting they could act on behalf of the investigator to expedite matters while he is coming.

Mr. Malone: I had another question I wanted to ask, and that deals with the six gods you need to serve. You have your National Transportation Act, the Railway Safety Act, dangerous goods regulations, and a list of others. How frequently have you had a compounding situation where these different agencies are all asking

[Traduction]

l'enquêteur ne s'est pas montré raisonnable. Nous voulons avoir la possibilité de demander une révision au président seulement si la décision ne nous paraît pas justifiée.

M. Malone: Avant de vous poser ma question, je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Benjamin. Vous dites qu'un enquêteur pourrait arriver sur place bien après l'incident, combien de temps après?

M. Benjamin: Je parlais du projet de rapport, établi bien après.

M. Malone: Oui, mais c'est ce qu'il a dit. Le témoin précédent et vous même avez laissé entendre qu'en cas d'accident l'enquêteur pourrait ne pas arriver assez tôt, et que vous devez pouvoir agir rapidement. Je ne suis pas convaincu. Je ne pense pas que l'enquêteur arrive une ou deux semaines plus tard. Il arrivera peut-être quelques heures plus tard. Pourquoi cela vous inquiéterait-il?

M. Linn: Ces quelques heures pourraient bien être 24 heures; et en fait, le week end dernier, l'inspecteur de Transports Canada, malgré toute sa bonne volonté, est arrivé presque 24 heures après l'accident.

Excusez-moi, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris le rapport avec notre demande de processus de révision.

M. Malone: Si les responsables éteignent les incendies, contiennent les déversements de produits chimiques et garde en main la situation, pourquoi êtes-vous inquiet d'un délai, même de 24 heures. Il y a évidemment la question du mouvement des trains. Mais il me semble qu'en cas d'accident, il est tout à fait légitime de prendre le temps nécessaire pour qu'il y ait une enquête indépendante, plutôt que de permettre à la compagnie d'intervenir rapidement. Je partage l'avis de M. Benjamin. Quand il y a un accident, les lieux tombent sous la juridiction publique.

M. Linn: Je n'affirme pas que la compagnie aurait des activités auxquelles l'enquêteur pourrait trouver à redire. Comme l'a suggéré M. Benjamin, la réglementation pourrait dire clairement ce qui nous est permis, et ce qui ne l'est pas. Déplacer un wagon qui a déraillé, par exemple. . . noter certaines données de base que l'enquêteur jugerait nécessaires, prendre des notes et des photos, ou faire ce que l'enquêteur ferait pour commencer. Nous avons des gens d'expérience. Il y a longtemps que nous faisons des enquêtes sur les accidents ferroviaires, et malgré ce qu'on a laissé entendre plus tôt, je ne pense pas que l'on ait cherché à dissimuler quoi que ce soit. Les gens que nous envoyons sur place y vont pour comprendre ce qui s'est passé. J'ai simplement suggéré qu'en attendant l'arrivée de l'enquêteur, pour accélérer les choses, ils fassent certaines choses.

M. Malone: Je voulais poser une autre question, à propos des six dieux que vous devez servir. Il y a la Loi nationale sur les transports, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la réglementation concernant le transport des marchandises dangereuses, et ainsi de suite. Arrive-t-il souvent que vous ayez à répondre à tous ces organismes

[Text]

specific requirements of you at the same time? Is that a frequent occurrence or a rare occurrence in situations of an accident?

Mr. Linn: It is only on May 1 of this year that we have had our reporting procedures to Transport Canada formalized. Since that time there have been several incidents that have been reported to Transport Canada, and the NTA, and to the the Dangerous Goods people.

• 1145

Mr. Malone: What I hear both you and the previous witness asking for is the streamlining of process. Certainly I can understand and appreciate why you would not want to have a variation of times and a variation of commands placed upon you to report on an accident.

How do you perceive that the appropriate authority could be designated in legislation? Do you have a specific amendment that allows that in the situation of an accident you would be reporting to only one authority and not to a multitude?

Mr. O'Meara: Yes. This is the amendment on page 11, 51.1, where paragraphs 36.(a)(i) and (ii) of the Railway Safety Act would be repealed. We are proposing to repeal two subsections of the Railway Safety Act to achieve this purpose.

Mr. William McMurray (Solicitor, CP Rail): If I may, I would also comment that the proposed amendment is compatible with the structure of the bill as written, because there is a process—I believe it is clauses 22 and 23 of the bill—where once the TAIB is apprised of the particulars of a transportation occurrence it is required to share that information with the other interested parties and government departments. That provision would go a long way, I submit, to curing this problem with the many reports that are required.

Mr. Malone: Is it the witness's intention that one of these agencies relating to the investigation of safety matters would supercede the strength of all others?

Mr. Linn: So far as the investigation is concerned?

Mr. Malone: Yes.

Mr. Linn: I think on-site it is important that everybody know who is the boss, that if it is Parliament's intent that it be the TAIB that be clearly specified and that other agencies be aware of it.

Mr. Walker: I would like to ask the witness a couple of questions about a matter they did not address in their brief.

As you know, we are having a discussion in the committee as to what sort of people should be sitting on the board. You were silent on that. Of the five members, what sort of characteristics should board members possess?

[Translation]

en même temps? Cela arrive-t-il fréquemment, ou rarement, en cas d'accident?

M. Linn: Ce n'est que depuis le 1^{er} mai dernier que la procédure de rapport à Transports Canada a été officialisée. Depuis, il y a eu plusieurs incidents dont nous avons fait rapport à Transports Canada, à l'ONTC, et aux responsables chargés de surveiller le transport des marchandises dangereuses.

M. Malone: Ce que vous demandez, le témoin précédent et vous, c'est une rationalisation de la procédure, si je comprends bien. Il est tout à fait naturel que vous ne veuillez pas avoir à respecter les délais et des exigences différents lorsque vous faites rapport sur un accident.

Comment selon vous les autorités compétentes pourraient-elles être désignées par la loi? Avez-vous un amendement précis qui stipulerait qu'en cas d'accident, vous ne feriez rapport qu'à une seule autorité compétente?

M. O'Meara: Oui. C'est l'amendement de la page 11, 51.1, qui propose l'abrogation des alinéas 36.(a) (i) et (ii) de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous proposons cette suppression.

M. William McMurray (avocat, Canadien Pacifique): Si vous le permettez, je voudrais dire également que cet amendement est compatible avec le projet de loi tel qu'il a été rédigé, car celui-ci prévoit—il me semble que c'est dans les articles 22 et 23—que dès que le BEAT est informé des détails d'un accident, il doit transmettre cette information aux autres partis et ministères intéressés. Cela résoudrait, je pense, en grande partie, le problème des rapports multiples.

M. Malone: Le témoin souhaiterait-il qu'un de ces organismes prime sur tous les autres en matière d'enquêtes sur la sécurité?

M. Linn: Vous voulez dire pour l'enquête?

M. Malone: Oui.

M. Linn: Sur les lieux, il est important à mon avis que tout le monde sache qui commande, et si le Parlement veut que ce soit le BEAT, il faut qu'il le dise clairement, et que les autres organismes en soient conscients.

M. Walker: Je voudrais poser quelques questions au témoin sur un sujet qui n'a pas été abordé dans le mémoire.

Comme vous le savez, le Comité se demande qui devrait siéger comme membres du bureau. Vous n'avez pas abordé la question. Quelles qualités devraient avoir les cinq membres du bureau?

[Texte]

Mr. Linn: We proposed an amendment that would involve consultation with the transportation industry before members of the board were appointed. These people, we believe, should have experience in the various modes of transport.

Mr. Walker: If they have experience in transport, what pool of people is available? Where do you suspect these people would actually come from?

Mr. Benjamin: Mr. Linn could be one.

Mr. Linn: The experience is there, Mr. Benjamin. I do not know about other qualifications.

They could, though, as has been suggested, be railway officers with experience in investigating mishaps. There are people who have served on the Canadian Transport Committee and the NTA who have experience in overseeing these kinds of investigations. I think, as far as railway is concerned, there is a fairly substantial pool of people who could be considered.

Mr. Walker: But you would see no conflict in the public interest by having someone from the railway industry as one of the people on the board?

Mr. Linn: My guess would be that his relationship with the railroad industry would have to end.

• 1150

A witness: The bill provides for that.

Mr. Walker: That is a start, anyway. When you see that person, how would you see him relating to railroad incidents? Would you see that person being solely concerned with that, or in part? How would you see the relationship of a person who has a railroader's background with the actual investigation of accidents and so forth?

Mr. Linn: With a five-member board, it is probably necessary that people be able to review accidents in more than one mode. Illness or incapacity or other occupation with other incidents would probably make it necessary that people be able to review accidents in more than one mode of transport.

Mr. Walker: But your general thesis is that it is better to have an expert in railroading on the board than not.

Mr. Linn: Yes, sir.

Mme Venne: Comment voulez-vous que le Bureau soit indépendant si vous proposez des gens et que les armateurs font la même chose? À ce moment-là, ce n'est pas un bureau indépendant.

Mr. Linn: The proposal was not that the companies provide the experts so much as that we be consulted and allowed to propose people who could be chosen for their independence and expertise.

[Traduction]

M. Linn: Nous avons proposé un amendement qui prévoirait la tenue de consultations avec les entreprises de transports sur la nomination des membres. Selon nous, ils devraient avoir de l'expérience dans les différents secteurs des transports.

M. Walker: Pour qu'ils aient de l'expérience dans les transports, où pourrions-nous aller les chercher? D'où pensez-vous que ces gens viendraient?

M. Benjamin: On pourrait nommer M. Linn.

M. Linn: J'ai l'expérience, monsieur Benjamin. Pour ce qui est des autres qualités, je ne sais pas.

On pourrait nommer, comme cela a été suggéré, des agents des chemins de fer qui ont une expérience des enquêtes sur les accidents. Il y a des gens qui ont siégé à la Commission canadienne des Transports, à l'ONTC, et qui ont de l'expérience dans la direction des enquêtes. Dans le domaine des chemins de fer, il y a à mon avis un bassin important de candidats possibles.

M. Walker: Et vous ne pensez pas qu'en faisant siéger au bureau des gens du secteur des chemins de fer, il pourrait y avoir conflit avec l'intérêt public?

M. Linn: À mon avis, il faut probablement couper ce lien avec les chemins de fer.

Un témoin: Le projet de loi prévoit cela.

M. Walker: En tout cas, c'est un début. Selon vous, que ferait cette personne relativement aux accidents ferroviaires? S'en occuperait-elle exclusivement ou en partie? Comment envisageriez-vous le rôle d'un ancien cheminot dans l'enquête proprement dite?

M. Linn: Le bureau étant constitué de cinq membres, il serait sans doute nécessaire de demander aux gens d'être en mesure d'enquêter sur des accidents survenus dans les différents modes de transports. La maladie, l'incapacité ou le fait d'être déjà saisi d'une enquête pouvant empêcher certains de s'occuper d'autres dossiers, il me semble impératif que tous les membres puissent examiner des accidents survenus dans plus qu'un mode de transport.

M. Walker: Votre thèse générale est qu'il est préférable d'avoir au bureau un expert des chemins de fer plutôt que de ne pas en avoir.

M. Linn: Oui, monsieur.

Mrs. Venne: How do you expect the board to be independent if you suggest certain names and amateurs do the same thing? In which case it can no longer be said that the board is independent.

M. Linn: La proposition ne prévoyait pas que les sociétés fournissent les experts, mais plutôt qu'on nous consulte et qu'on nous permette de proposer des candidats qui seraient intéressants de par leur indépendance et leur compétence.

[Text]

Mme Venne: Vous voulez suggérer des gens, d'après ce que je vois. Vous proposez que l'industrie du transport ait son mot à dire. Si vous suggérez des gens, ce sont des gens qui viennent de chez vous. Je veux bien croire que, par la suite, ils vont cesser d'exercer leurs fonctions chez vous, mais ce n'est pas vraiment ce qu'on appelle «être indépendant».

Mr. Linn: There may be a problem in getting people who have the necessary competence and yet have no past relationship to the transport industry at all. I am sorry, I cannot advise the committee on how to resolve that.

Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): To follow it up, Mr. Linn, again in your proposed amendment you say that:

or appointments by the Governor in Council shall, by notice in *The Canada Gazette*, request interested parties to propose a list of suitable persons

In actual fact, what you are proposing is to limit the powers of the Governor in Council.

Mr. Linn: No, sir.

Mr. Gray: I read the opposite. If I understand correctly the functioning of committees now, any standing committee of the House of Commons has the right to question people who are appointed by Governor in Council. So in actual fact, what we are doing is reversing the process.

Mr. Benjamin: The minister was struck from the list.

Mr. Gray: Yes, but at the same time, we are taking away more power from the Governor in Council.

Mr. Linn: I do not think that requires him to select from the list; it only gives us the right to propose certain persons. It is still his choice as to whom he appoints to the board.

Mr. Gray: Except that the screening process is taking place before the appointment.

Mr. Linn: Only if the minister chooses to accept somebody from the list. He still has the ability to appoint whomever he wishes.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I have an overall question that causes me some concern, and I am going to ask you to respond to it. It is not that you have the solution to it, Mr. Linn, but...

With respect to transporting goods and people by rail in Canada, as a government we subsidize those two operations by well over \$2 billion a year.

Mr. Benjamin: Highways and rail.

Mr. Comuzzi: Yes, but I am talking about the rail right now, Mr. Benjamin. The subsidies cannot carry on, and yet we as a government keep trying to impose restrictions

[Translation]

Mrs. Venne: If I understand correctly, you would like to be able to suggest certain people. You are suggesting that the transportation industry have its say. If you suggest names, these will be names of people from your own shop. Even if these people cease to work for you after their appointment, I do not believe that this is what is meant by "being independent".

M. Linn: Trouver des personnes qui ont les compétences nécessaires, mais qui n'ont jamais eu de liens avec l'industrie des transports posera peut-être des problèmes. Je regrette, mais je ne peux pas conseiller le Comité quant aux mesures qu'il pourrait prendre pour résoudre ce problème.

M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine): Dans la même veine, monsieur Linn, vous dites dans le texte d'amendement que vous proposez, et je cite:

... ou des nominations par le gouverneur en conseil, demanderont, au moyen d'un avis publié dans la *Gazette du Canada*, aux parties intéressées de proposer une liste de personnes indiquées.

En fait, ce que vous proposez, c'est qu'on limite les pouvoirs du gouverneur en conseil.

M. Linn: Non, monsieur.

M. Gray: C'est pourtant le contraire de ce que vous dites que j'ai lu. Si je comprends bien le fonctionnement actuel des comités, tout comité permanent de la Chambre des Communes a le droit d'interroger les personnes qui sont nommées par le gouverneur en conseil. En fait, donc, il s'agirait ici de renverser le processus.

M. Benjamin: Le nom du ministre a été rayé de la liste.

M. Gray: Oui, mais en même temps, on retire encore d'autres pouvoirs au gouverneur en conseil.

M. Linn: Je ne pense pas que cela exigerait qu'il choisisse des noms parmi la liste; tout simplement, cela nous donnerait le droit de proposer certaines personnes. Ce serait toujours lui qui aurait le dernier mot quant au choix des candidats.

M. Gray: Sauf que le processus de sélection aurait lieu avant la nomination.

M. Linn: Uniquement si le ministre choisit d'accepter quelqu'un dont le nom figure sur la liste. Il conserve le pouvoir de désigner qui il veut.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): J'ai une question d'ordre général qui me préoccupe, et j'espère que vous pourrez y répondre. Ce n'est pas que vous ayez la solution, monsieur Linn, mais...

Pour ce qui est du transport par voie ferrée de marchandises et de personnes au Canada, le gouvernement subventionne ces activités à raison de plus de \$2 milliards par an.

M. Benjamin: Autoroutes et voies ferrées.

M. Comuzzi: Oui, monsieur Benjamin, mais pour l'instant je parle des voies ferrées. Les subventions ne pourront pas être maintenues. Or, le gouvernement

[Texte]

on you that cause you to comply with Bill C-2 and the other legislation you have talked of this morning, the Railway Safety Act, the National Transportation Act, Transport of Dangerous Goods Regulations, the Environmental Protection Act, plus what all normal businesses have to comply with—the Canada Labour Code and so on. In your best judgment what can a senior executive of a transportation agency in this country do to help lower operating costs so that the subsidies will not be needed?

[Traduction]

continue d'essayer de vous imposer des restrictions vous obligeant à respecter le projet de loi C-2, s'il est adopté, et les autres lois dont vous avez parlé ce matin, notamment la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi nationale sur les transports, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la protection de l'environnement, ainsi que tous les autres règlements et autres auxquels les entreprises sont normalement assujetties, comme par exemple le Code du travail du Canada. Selon vous, que pourrait faire un cadre supérieur d'un organisme de transport, ici au Canada, pour faire baisser les coûts d'exploitation de sorte que l'on n'ait plus besoin de subventions?

• 1155

Le vice-président: Monsieur Comuzzi, je voudrais être bien certain que la question ait trait à l'étude que nous faisons présentement. Le sujet que vous voulez aborder est très intéressant, mais il pourrait faire l'objet d'un commentaire à une autre étape. Nous aurons à étudier les crédits des ministères ainsi que les subventions qui seront versées dans certaines circonstances. J'ai beaucoup de difficulté à comprendre vers où votre question va nous diriger et à concevoir qu'elle puisse vraiment aider le Comité à connaître. . .

Mr. Benjamin: I would enjoy having a debate with him, but that has nothing to do with the bill.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I differ with you. I question whether this bill is necessary at all in relation to the witness we heard before. I failed to ask any questions on the prior bill, and I suspect that these witnesses here are having some question whether Bill C-2 is necessary insofar as railway transportation in Canada is concerned. That is the reason for my question.

Le vice-président: Je comprends votre point de vue. D'après ce que j'ai pu entendre du Canadien National et du Canadien Pacifique, en proposant une série d'amendements, le Canadien Pacifique reconnaît de façon implicite qu'il faut un projet de loi sur cette question-là, même si certains des amendements qu'il propose entrent en contradiction avec le projet de loi lui-même. Monsieur Comuzzi, vous pouvez formuler votre question de façon différente pour qu'elle puisse être plus acceptable pour la présidence, de manière à ce qu'on puisse vraiment entendre le point de vue du Canadien Pacifique sur les raisons qui l'amènent à proposer des amendements. Mais je ne suis pas convaincu que la question, de la façon dont elle a été posée, soit pertinente. À la Chambre des communes et ici, au Comité, on aura l'occasion d'étudier en profondeur votre question qui peut sembler pertinente aux membres du Comité. En ce moment, cependant, j'ai beaucoup de difficulté à l'accepter.

Mr. Comuzzi: I may do that. Let me rephrase the question and see whether it will meet with your approval then.

The Vice-Chairman: Mr. Comuzzi, I wish to be sure that your question is related to the study we are presently carrying out. The matter you have brought up is very interesting, but it could perhaps be dealt with at another stage. We will be called upon to study the votes for the various departments as well as the grants that are approved in certain circumstances. I am having trouble seeing where your question will lead us and how it will assist the committee in understanding. . .

M. Benjamin: J'aimerais bien avoir une discussion avec lui, mais cela n'a rien à voir avec le projet de loi.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je ne suis pas de votre avis. Je me demande même si le projet de loi est nécessaire étant donné ce que nous a dit le témoin précédent. Je n'ai pas posé de questions sur le projet de loi précédent, et j'imagine que les témoins ici présents ont certains doutes sur la nécessité du projet de loi C-2 pour ce qui est du transport ferroviaire au Canada. C'est pourquoi je pose la question.

The Vice-Chairman: I understand your point of view. From what the representatives of CN and CP have said, and given the series of amendments they put forward, it is my impression that CP recognizes, implicitly, that we need a bill on this issue, even if some of the amendments CP has put forward are in contradiction with the bill itself. Mr. Comuzzi, would it be possible for you to put your question again, but in a different way, in order that the Chair find it acceptable, so that we might hear the reasons why CP has chosen to suggest these amendments. I am not convinced that your question, given the way in which it was put, is in order. Both here in committee and in the House we will have the opportunity to deal in depth with your question, that committee members perhaps find pertinent. I myself am nevertheless having trouble with the idea of having it discussed here and now.

M. Comuzzi: Je ferai peut-être ce que vous me dites. Je vais reformuler ma question, et vous me direz si la nouvelle version vous convient.

[Text]

Mr. Linn, with the extra added duty of Bill C-2, do you have any idea of what the costs would be to your railway to implement the recommendations in Bill C-2?

The Vice-Chairman: I think the question is really straightforward. I am very interested in hearing the witness from CP Rail on that matter.

Mr. Linn: I do not have an estimate of the additional cost of compliance with Bill C-2. I suspect it might be substantial, but that really depends on the way the inspectors deal with the railways and how the investigations take place. Certainly if there is duplication, whether it is duplication of effort between the railway and the investigator, or between the investigators of various government bodies, there is going to be money and time wasted.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to ask that question.

Let me then go to the status of observers. There has been much discussion with respect to observers in this area. I wonder whether you have put your mind to a procedure that we already have in place in some jurisdictions in this country—that involves inquests. An inquest, like an investigation, is for the public domain. Have you and your legal staff ever considered whether people who have a special interest in an investigation could request standing in an investigation, rather than the statutory requirement that they be observers.

• 1200

Mr. Linn: I have not thought about it in those terms, but from the little I understand about inquests, the position of observer would be very much like standing at those other proceedings. What we are suggesting is that there be an obligation on the board or on its investigator to ensure that the carrier's representative is an observer. I do not see that direct obligation in the bill as proposed.

Mr. Comuzzi: Just on that one question of observers, Mr. Linn, the difference between appointing a person with standing and the observer as we read about it in this bill and another act is that the person with standing does not have any investigative role, though he has the opportunity to question at a later date. In your opinion, would that not clarify the problem we keep coming back to, that the observer gets involved in the investigation? I would like your comments on that, please.

Mr. Linn: The railway observer, in my opinion, should be involved in the investigation under the control of the investigator, because we do have expertise, experience, and resources to put into the investigation.

[Translation]

Monsieur Linn, avec les responsabilités supplémentaires que vous imposera le projet de loi C-2, s'il est adopté, avez-vous une idée de ce que cela coûterait à votre compagnie de chemin de fer de mettre en application les recommandations du projet de loi?

Le vice-président: Cette question me paraît très directe. Cela m'intéresse beaucoup d'entendre ce que le représentant de CP a à dire à ce sujet.

M. Linn: Je n'ai pas de prévision quant aux coûts supplémentaires qu'entraînera le projet de loi C-2, s'il est adopté. J'imagine qu'ils seront importants, mais cela dépendra de la façon dont les inspecteurs agiront avec les compagnies de chemin de fer et de la façon dont les enquêtes se dérouleront. Très certainement, s'il y a un dédoublement, qu'il s'agisse des efforts déployés par les compagnies de chemin de fer et par les enquêteurs, ou bien des enquêtes faites par divers organismes gouvernementaux, il y aura gaspillage d'argent et de temps.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président, de m'avoir autorisé à poser cette question.

J'aimerais maintenant passer au statut d'observateur. Beaucoup a été dit à ce sujet. Avez-vous réfléchi à la procédure qui existe déjà dans certaines juridictions du pays... et je songe ici aux enquêtes juridiques. Une enquête juridique, tout comme une enquête administrative, doit être publique. Vos conseillers juridiques ou vous-même, avez-vous réfléchi à la possibilité que des personnes qui s'intéressent tout particulièrement à une enquête demandent à comparaître plutôt que d'y assister en tant que simples observateurs, comme cela est prévu dans le projet de loi.

M. Linn: Je n'y avais pas songé en ces termes-là, mais si je me fie au peu que je sais des enquêtes judiciaires, la position d'observateur serait très semblable à celle de témoin dans les autres types d'enquête. Ce que nous disons, c'est que le bureau ou son enquêteur devrait vérifier que le représentant du transporteur est un observateur. Je ne vois pas pareille obligation dans le libellé actuel du projet de loi.

M. Comuzzi: Au sujet de cette question d'observateur, monsieur Linn, la différence entre nommer quelqu'un à une fonction précise et nommer quelqu'un en tant qu'observateur, d'après ce que nous avons lu dans le projet de loi et dans un autre texte de loi, c'est que la personne avec une fonction précise n'a pas de rôle d'enquêteur, bien qu'elle soit habilitée à poser des questions plus tard. À votre avis, cela ne tirerait-il pas au clair le problème auquel on revient toujours, c'est-à-dire que l'observateur est mêlé à l'enquête? Puis-je entendre vos commentaires là-dessus.

M. Linn: L'observateur, pour ce qui est du transport ferroviaire, devrait selon moi participer à l'enquête, mais sous la direction de l'enquêteur, car nous avons les compétences, l'expérience et les ressources pour cela.

[Texte]

Mr. Langlois: Mr. Linn, Bill C-2 has as its goal to promote safety and make the investigative process more efficient and better. With what we are doing now, in your perspective, are we adding another layer of rules and regulations on top of what exists at this time, or will Bill C-2 erase or eliminate the legislation that presently exists and that you have to deal with, or are we adding more on top of it?

Mr. Linn: Without the amendments we have proposed, or at least some of the amendments, I believe it is an additional layer of bureaucracy, if you like.

Mr. Dionne (Miramichi): Sir, in your proposed amendments to the bill, the one you number 4(2.1), in your explanation you suggest, in fact you state, that the transportation industry should have input into the appointment of the members and the chairman. Is that not somewhat analogous to the situation in a criminal trial, for instance, where the accused would have the right to be consulted on the judge and the jurors?

Mr. Linn: I would not think of it in those terms, Mr. Dionne. Our interest, equally as much as the board's, is in safety, in finding the truth in these matters. In the first instance, it is not a criminal trial and we are not accused. So no, it is not analogous.

Mr. Dionne: Would you explain a little further what kind of consultation you think you should have? Should the railways in Canada get together make recommendations as a group, or should each railway have the right to make recommendations? How would you see it being implemented?

Mr. Linn: I would be happy or satisfied with either. The Railway Association of Canada, subject to having that association agreeing with me, could make proposals on behalf of the industry, or the railways could make their own proposals or suggestions.

• 1205

Mr. Benjamin: Mr. Linn, when you were talking about having only five board members and in the event of illness and what not having with one or two absent, I got the inference that you felt all five of them should have some expertise in all the modes of transportation. If the expert on railway incidences is sick and unavailable, somebody who is an expert on airline crashes also should have some knowledge about railway accidents. It is a little hard to find people like that, is it not?

What I want to know is: do you not think it would be wise for the legislation to provide that alternates be appointed? That would be for two reasons. First, if someone is ill or unavoidably absent, an alternate can be called in the minute there has been an accident; second, if

[Traduction]

M. Langlois: Monsieur Linn, l'objet du projet de loi C-2 est la promotion de la sécurité et l'amélioration du processus d'enquête pour une plus grande efficacité. Avec ce qui est envisagé ici, allons-nous, selon vous, ajouter encore une autre couche de règles et de règlements à ce qui existe déjà, ou bien le projet de loi C-2 va-t-il supprimer les lois existantes avec lesquelles vous devez composer?

M. Linn: Sans les amendements que nous avons proposés, ou du moins certains d'entre eux, je pense que cela ajoutera encore à la bureaucratie, si vous voulez.

M. Dionne (Miramichi): Monsieur, dans l'explication que vous donnez à votre amendement 4(2.1), vous dites que l'industrie des transports devrait avoir son mot à dire sur la nomination des membres et du président. Cela ne reviendrait-il pas, dans le cas d'une poursuite au criminel, par exemple, à autoriser l'accusé à être consulté sur le choix du juge et des jurés?

M. Linn: Ce n'est pas de cette façon que je vois les choses, monsieur Dionne. Ce qui nous intéresse; nous et le bureau, c'est la sécurité, c'est découvrir la vérité. Tout d'abord, il ne s'agit pas d'un procès criminel, et nous ne sommes pas accusés. Par conséquent, je n'accepte pas votre comparaison.

M. Dionne: Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux quelle sorte de consultation vous pensez devoir faire? Les chemins de fer canadiens devraient-ils se réunir pour soumettre collectivement des recommandations, ou bien chaque compagnie de chemin de fer devrait-elle avoir le droit de faire des recommandations? Comment cela pourrait-il être mis en oeuvre, selon vous?

M. Linn: L'une ou l'autre des deux formules me satisferait. L'Association des chemins de fer canadiens, si ses représentants étaient de mon avis, pourrait faire des propositions au nom de l'industrie, ou bien les compagnies de chemin de fer pourraient mettre de l'avant leurs propositions ou suggestions.

M. Benjamin: Monsieur Linn, lorsque vous avez fait allusion à la possibilité qu'un ou deux membres du bureau puissent être absents pour cause de maladie, j'avais l'impression que, d'après vous, les cinq membres du bureau devraient avoir une certaine compétence dans chaque mode de transport. Supposons, par exemple, que le spécialiste des accidents ferroviaires soit malade et donc absent, il faudrait que le spécialiste des accidents aériens puisse avoir aussi une certaine connaissance du domaine des accidents ferroviaires. N'est-ce pas un peu difficile de trouver des gens qui soient spécialistes de plusieurs domaines?

Ne pensez-vous pas que le projet de loi devrait prévoir la nomination de substituts? Cela me semblerait important pour deux raisons: d'une part, si l'un des membres ne pouvait absolument pas être présent ou était malade, on pourrait convoquer le substitut dès qu'il y a

[Text]

there is a whole volume of accidents in all four modes of transportation over a short period of time and they have a backlog, they can call in alternate board members to take over some of those investigations and reports.

Mr. Linn: That proposal might provide a more practical way of ensuring that there is some expertise in the mode being examined than expecting the whole board to know something about all modes.

Mr. Benjamin: Also, would you not expect that most of the expertise will be in the staff of the board; that is, the investigators and all the scientific equipment and people who know how to use it and what not? That is where the real expertise has to be, is it not?

Mr. Linn: That is where certainly the detailed technical expertise is, but in my opinion, knowledge of the industry by at least one board member would be useful.

Mr. Benjamin: Right. We are all concerned here about the board not only being independent, but appearing to be and being pure. Some concern has been expressed that the board reporting to the minister or even any other minister gives at least the appearance of a conflict of that independence of the board. Does CP have any opinion on this? It has been suggested that maybe the board should file their reports and findings directly with the Speaker of the House of Commons. They would then be laid on the table and made available to all members and all ministers and all interested parties.

Mr. Linn: The control of the transportation industry, under all the legislation I am familiar with, is the responsibility of the Minister of Transport. We are arguing for consistency in that regard. The minister, I believe, has been responsible for regulation and investigation in the past without conflict.

Mr. Benjamin: Countless time we have had inquiries or investigations carried out by a department when the minister has just hung on to them, and nobody else could find out until years later what was in that report. I do not foresee any minister daring to withhold a report of an independent board, but again it has to do with the appearance, the perception, of that board's independence. It does not concern you.

Mr. Linn: No, sir.

Mr. Comuzzi: Both submissions this morning referred to the railway occurrence, Mr. Linn, not being adequately defined. The proposed legislation refers in four different areas to an accident, an incident, a situation, or a condition. Because of the several acts involved, we have to be very careful to establish what each of these means and when under this bill you become involved. So could you

[Translation]

accident; deuxièmement, s'il y avait dans les quatre modes de transport toute une série d'accidents survenus dans un court laps de temps et que cela occasionne un arriéré dans les travaux du bureau, on pourrait ainsi faire appel à des substituts qui pourraient prendre en main certaines enquêtes et quelques rapports.

M. Linn: Ce serait en effet une façon plus pratique d'assurer en tout temps la présence de quelqu'un de compétent dans le mode de transport où il y aurait eu un accident; ce serait plus pratique en tout cas que d'attendre de tous les membres du bureau qu'ils soient compétents dans tous les domaines de transport.

M. Benjamin: Ne croyez-vous pas, en outre, que c'est le personnel du bureau qui sera le plus compétent en la matière? Autrement dit, ne croyez-vous pas que ce sont les enquêteurs et tous les manipulateurs de l'équipement scientifique qui seront les plus compétents? Après tout, n'est-ce pas eux qui sont les véritables experts?

M. Linn: Ce sont eux qui sont les véritables experts du point de vue technique, mais à mon sens, il serait utile qu'au moins un des membres du bureau connaisse bien le secteur en question.

M. Benjamin: En effet. Non seulement le bureau doit être indépendant, mais il doit aussi se montrer comme tel. D'aucuns se sont inquiétés du fait qu'en présentant son rapport au ministre des Transports ou à un autre ministre intéressé, le bureau démentait en quelque sorte cette autonomie, et qu'il pouvait y avoir apparence de conflit. Qu'en pense le Canadien Pacifique? On a suggéré de demander au bureau de déposer ses rapports et ses conclusions directement auprès du Président de la Chambre des communes, qui à son tour les mettrait à la disposition de tous les députés, de tous les ministres et de tous les partis intéressés.

M. Linn: Il me semble que l'industrie du transport, en vertu de toutes les lois que je connais, relève du ministre des Transports. Il faut quand même être logique avec soi-même. Je crois d'ailleurs que le ministre s'est acquitté par le passé sans aucun conflit de toutes ses tâches en matière de réglementation et d'enquête.

M. Benjamin: Pourtant, à nombre de reprises, le ministre a réussi à mettre le grappin sur des rapports d'enquêtes menées par un quelconque ministère, et il a fallu des années avant que quiconque sache ce que contenaient ces rapports. Je ne crois pas qu'aucun ministre oserait garder secret le rapport d'un bureau autonome, mais je répète que tout est dans l'image du bureau et dans la perception qu'a le public de son autonomie. Cela ne vous inquiète pas?

M. Linn: Non.

M. Comuzzi: Monsieur Linn, dans les deux témoignages de ce matin, on a entendu dire que les accidents ferroviaires n'étaient pas suffisamment définis. En effet, le projet de loi parle à la fois d'accidents, d'incidents et de situations. Étant donné le nombre de lois modifiées par le projet de loi, il faut définir avec soin chacun de ces termes pour que l'on sache exactement

[Texte]

give me your opinion regarding what each of these conditions would mean with respect to railways?

Mr. Linn: Each of the conditions in the bill?

• 1210

Mr. Comuzzi: Each of the terms, accident situation, condition and incident.

Mr. Linn: I had looked at them collectively, Mr. Comuzzi, as really giving the board the right to look at whatever it chooses.

Mr. Comuzzi: Could we be a little more specific? Is it being unfair of me this morning to ask you to be a bit more specific?

Mr. Linn: I do not know about unfair but I might talk about unpreparedness. I really think that the language that is in the bill is too broad for me to say specifically what each one means, but collectively they mean whatever the board wants.

Mr. Comuzzi: That is my only question.

The Acting Chairman (Mr. Langlois): Thank you, Mr. Comuzzi.

Je voudrais, au nom des membres du Comité, remercier les gens du Canadien Pacifique pour leurs réponses aux questions que nous leur avons posées. Nous allons tenir compte de vos témoignages de ce matin. Je pense que votre comparution nous a été très utile. Je vous remercie beaucoup.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 9h30, jeudi, alors que nous entendrons le ministère des Transports, *The Canadian Railway Labour Association* et *Aerospace Industries Association of Canada*. Merci aux membres du Comité pour leur collaboration. C'était la première fois que j'avais l'occasion de présider.

La séance est levée.

[Traduction]

quand on doit intervenir. Pouvez-vous me dire ce que signifie, à votre avis, chacun de ces termes en ce qui touche les chemins de fer?

M. Linn: Chacun de ces termes du projet de loi?

M. Comuzzi: Oui, chacun des termes: accident, incident et situation.

M. Linn: Monsieur Comuzzi, si on les examine collectivement, cela donne l'impression que le bureau a le droit de se pencher sur tous les cas, s'il le désire.

M. Comuzzi: Puis-je vous demander d'être un peu plus précis, ou est-ce exagéré de ma part?

M. Linn: Je ne sais pas si c'est exagéré de votre part, mais j'avoue n'être pas préparé à cette question. Je ne crois pas être en mesure de vous expliquer spécifiquement ce à quoi correspond chacun des termes, mais collectivement, j'ai l'impression que cela donne toute latitude au bureau.

M. Comuzzi: Je n'ai plus de questions.

Le président suppléant (M. Langlois): Merci, monsieur Comuzzi.

On behalf of the members of the committee, I would like to thank CP Rail for answering all our questions. We will take into account this morning's submission and I am sure that your presence has been very useful. Thank you very much.

The committee adjourns until Thursday, 9.30 a.m., when we will hear from the Minister of Transport, the Canadian Railway Labour Association and Aerospace Industries Association of Canada. I thank the members of the committee for their cooperation since it was my first time as chairman of a committee.

The meeting is adjourned.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From CN Rail:

John Kelsall, Senior Vice-President, Operations;
Serge Cantin, General Solicitor.

From CP Rail:

John A. Linn, Vice-President, System Operations;
Raymond L. O'Meara, Director, Regulatory Affairs;
William G. McMurray, Solicitor.

TÉMOINS

De CN Rail:

John Kelsall, premier vice-président, Exploitation;
Maître Serge Cantin, procureur général.

De CP Rail:

John A. Linn, vice-président, Exploitation du réseau;
Raymond L. O'Meara, directeur, Règlements;
Maître William G. McMurray, procureur.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Thursday, May 11, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le jeudi 11 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Maurice Dionne
Charles Langlois
Arnold Malone
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
David Walker
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité
Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 11, 1989

(6)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Acting Members present: Stan Keyes for David Walker; Len Gustafson for Stan Wilbee.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Railway Labour Association: Ed Abbot, Executive Secretary. *From the Department of Transport (Marine Casualty Investigations):* Dennis Pratt, Inspector General, Transportation Safety; Captain Brian Thorne, Chief, Marine Casualty Investigations. *From Aerospace Industries Association of Canada:* Ken Lewis, President.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:04 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 MAI 1989

(6)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Membres suppléants présents: Stan Keyes remplace David Walker; Len Gustafson remplace Stan Wilbee.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: De l'Association des syndicats de cheminots du Canada: Ed Abbot, secrétaire exécutif. *Du ministère des Transports (Enquêtes sur les accidents maritimes):* Dennis Pratt, inspecteur général, Sécurité des transports; capitaine Brian Thorne, chef, Enquêtes sur les accidents maritimes. *De l'Association des industries aérospatiales du Canada:* Ken Lewis, président.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 04, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, May 11, 1989

• 0933

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence.

We have several witnesses on Bill C-2. The first witness we will be hearing from is Mr. Abbot.

Mr. Abbot, you have submitted a brief. Perhaps you could highlight it for the members and they will ask you questions on it. I see that you are focusing on one particular amendment for the bill, which might expedite the questions. However, you have been here before and it is always good to welcome you back, and I certainly would not want to try to say how you should articulate your brief, which is a pretty short, succinct brief anyway. So welcome and carry it away.

Mr. Ed Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): Mr. Chairman, members of the committee, the Canadian Railway Labour Association is an organization that is comprised of 11 railway unions representing approximately 60,000 railway workers in Canada.

• 0935

Rail safety and all aspects of rail safety are of vital concern to our association and the railway workers we represent. It is therefore not unexpected that we would be before your committee to give you our views on Bill C-2, the proposed Transportation Accident Investigation Board Act.

The Canadian Railway Labour Association for over a decade has urged the federal government to establish an accident investigation process separate and independent from the authority responsible for the regulation and enforcement of rail safety, an independent body which would make its findings and recommendations to Parliament and the public, a quasi-judicial body unfettered by any political or perceived conflict of interest or political influence.

Our major objection to the proposed legislation is subclause 24.(2), which reads as follows:

Before making public a report under subsection (1) the Board shall, on a confidential basis, send a copy of the draft report and its findings and any safety deficiencies that it has identified to the Minister of Transport and to any other Minister or person who, in the opinion of the Board, has a direct interest in the

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 11 mai 1989

Le président: Chers collègues, je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoins.

Dans le cadre de notre examen du projet C-2, nous entendrons aujourd'hui plusieurs témoins. Le premier sera M. Abbot.

Monsieur Abbot, vous nous avez envoyé un mémoire. Vous pourriez peut-être nous en lire les points saillants, puis les députés vous poseront des questions. Je vois que votre mémoire porte sur un amendement en particulier, ce qui devrait accélérer les choses. Cependant, ce n'est pas la première fois, que vous comparez devant le Comité, et c'est toujours avec plaisir que nous vous accueillons; je n'ai pas l'intention de vous dire comment présenter votre mémoire, qui de toute manière est assez court et concis. Alors soyez le bienvenu, et allez y.

M. Ed Abbot (secrétaire exécutif, Association des syndicats de cheminots du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, l'Association des syndicats de cheminots du Canada regroupe 11 syndicats qui représentent environ 60,000 cheminots au Canada.

Tous les aspects de la sécurité des chemins de fer revêtent une importance cruciale pour notre association et pour les cheminots qu'elle représente. Il est donc normal que nous informions votre comité de nos vues sur le projet de loi C-2, Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Depuis plus de dix ans, l'Association des syndicats de cheminots du Canada presse le gouvernement fédéral d'instituer un mécanisme d'enquête sur les accidents qui serait tout à fait indépendant des autorités chargées d'établir la réglementation en matière de sécurité ferroviaire et de la faire exécuter. Un organisme indépendant qui soumettrait ses observations et ses recommandations au Parlement et au grand public. Un organisme quasijudiciaire totalement à l'abri de tout conflit d'intérêts ou de toute influence politique réels ou potentiels.

Notre principale objection au projet de loi proposé concerne le paragraphe 24.(2), libellé de la façon suivante:

Avant la publication, le Bureau adresse le projet de son rapport sur ses conclusions et les manquements relevés à la sécurité, à titre confidentiel, au ministre des Transports et à tout ministre ou toute autre personne qu'il estime directement intéressés par ses conclusions, le destinataire se voyant accorder la possibilité de lui

[Texte]

findings of the Board, and shall give that Minister or other person a reasonable opportunity to make representations to the Board with respect to the draft report before the final report is prepared.

This provision immediately destroys any confidence in the supposedly arm's-length operation of the board, the much touted independence of the board.

The Minister of Transport in his speech in the House of Commons on April 17, 1989, stated as follows:

The board will therefore be separate from any of the departments. It will be accountable to Parliament through a Minister designated by the Governor in Council. The independence of the new agency is a guarantee that investigations will be conducted fairly and objectively, since from now on those who investigate shipping and railway accidents will not be connected in any way to those who determine the safety regulations, thus, Madam Speaker, eliminating any possibility of a conflict of interest.

In his speech, the Minister of Transport stated "that the board will be accountable to Parliament through a Minister designated by the Governor in Council". We found the Minister's comments and the actual wording of the proposed legislation conflicting as to which Minister the board will be responsible.

The proposed legislation in subclause 24.(2) clearly states that a confidential copy of any report will be given to the Minister of Transport before the report is made public or tabled in the House of Commons or with the Standing Committee on Transport. The glaring objectionable practice clearly indicates that the Minister of Transport will be given an opportunity to politically edit any report of the board before it is released. A Minister of Transport, regardless of political party, is first and foremost a politician and will review the confidential draft report from this perspective.

I suspect that if the report of the Mississauga derailment released by Justice Grange in December 1980 had been confidentially reviewed by the Minister of Transport and the other interested party, CP Rail, the report may not have read the way that it did. The same can be said for the report of Justice Foisy into the Hinton, Alberta, accident made public in December 1986.

The provision that the Minister of Transport, or any other minister, or any interested party should be given the opportunity to review, on a confidential basis, a report of the board before the report is made available to Parliament and the public is contrary to common sense and acceptable judicial practice. The inclusion in the legislation of such a process will render every report of the board suspect and lacking credibility. The thought

[Traduction]

présenter ses observations avant la rédaction du texte définitif.

Cette disposition a pour effet de miner d'entrée de jeu toute confiance dans le fonctionnement indépendant tant vanté du Bureau.

Dans le discours qu'il a prononcé à la Chambre des communes le 17 avril 1989, le ministre des Transports a déclaré:

Le Bureau sera donc distinct de tout ministère que ce soit. Il répondra de ses activités devant le Parlement, par l'entremise d'un ministre nommé par le gouverneur en conseil. Cette indépendance que nous assurons au nouvel organisme va permettre que les enquêtes soient menées avec équité et objectivité, puisqu'il est très clair que désormais ceux qui enquêteront sur les accidents maritimes et ferroviaires ne seront liés d'aucune manière à ceux qui déterminent les règles de sécurité, ce qui, madame la Présidente, éliminera les possibilités de conflits d'intérêts.

Dans ce discours, le ministre a dit que le Bureau rendrait compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire d'un ministre désigné par le gouverneur en conseil. Or, à notre avis, cette déclaration et le libellé du projet de loi sont incompatibles.

Au paragraphe 24.(2) du projet de loi, il est clairement dit que l'on remettra au ministre des Transports un exemplaire confidentiel de tout rapport avant qu'il ne soit rendu public ou déposé à la Chambre des communes ou soumis au Comité permanent des transports. Cette procédure hautement critiquable signifie que le ministre des Transports aura la possibilité d'apporter des «révisions motivées par des considérations politiques» à tout rapport du Bureau avant que celui-ci ne soit publié. Tout ministre des Transports, quelle que soit son affiliation politique, est d'abord et avant tout un politicien et examinera donc forcément de ce point de vue le projet de rapport confidentiel.

Je soupçonne que, si le rapport sur le déraillement de Mississauga, publié par le juge Grange en décembre 1980, avait été revu confidentiellement par le ministre des Transports de l'époque et d'autres personnes concernées de CP Rail, le texte n'aurait peut-être pas été celui que l'on connaît. On peut en dire autant du rapport du juge Foisy sur l'accident de Hinton en Alberta qui a été rendu public en décembre 1986.

Il est tout à fait contraire au bon sens et aux usages d'inclure dans la loi une disposition selon laquelle le ministre des Transports ou tout autre ministre ou toute autre personne intéressée auraient la possibilité de revoir un rapport du Bureau à titre confidentiel avant que celui-ci ne soit communiqué au Parlement ou au public. L'inclusion d'une telle disposition dans la loi rendrait suspect chaque rapport du Bureau et compromettrait la

[Text]

will always be there: is this the true report? What did the minister edit or change, etc.?

The Minister of Transport is completely responsible for the regulation of rail safety pursuant to the Rail Safety Act. The people who regulate and enforce the Rail Safety Act—the safety inspectors, etc.—are all employees of Transport Canada, responsible to the Minister of Transport. There is a conflict of interest actually built into the process when the Railway Safety Act and the proposed Transportation Accident Investigation Act are taken together, as they obviously must be in practice.

This is not simply a perceived conflict of interest which would be unacceptable, but legislation proposed by the minister requesting Parliament actually to legislate a conflict of interest into the statute books.

• 0940

As previously stated, the Canadian Railway Labour Association has always objected to the inherent conflict of interest built into the railway regulatory process under the Canadian Transport Commission, since the commissioners who sat on accident investigation boards were the same commissioners responsible for the day-to-day safety regulation of the railways. In our opinion the proposed set-up is even worse. The Minister of Transport is now completely responsible for rail safety on a day-to-day basis, and will now also be permitted to review confidentially the findings of the board that will investigate railway accidents, accidents that could be as a result of actions taken or not taken by his own department pursuant to the Railway Safety Act.

We take no comfort from the fact that other interested parties also receive a confidential copy of the board's report before it is made public. This simply exacerbates the problem, since the other interested parties may also have a vested interest in ensuring the public does not see the report as it was originally written by the board. I personally would not wish to be given the report by the board of a railway accident inquiry on a confidential basis, since if there were something adverse to railway employees in the final report I could be accused of not ensuring that such a finding was deleted from the confidential copy of the report. On the other hand, if there were nothing in the report involving railway employees, then I could be accused of somehow or other persuading the board to delete such references from the board's original findings. In our association's opinion this one aspect of the proposed legislation destroys the credibility of what in our view is generally a good and progressive piece of legislation.

There are perhaps a few other aspects of the legislation that could be problematic. However, since the legislation

[Translation]

crédibilité de celui-ci. On pourrait toujours se demander s'il s'agit du vrai rapport, si le ministre a changé ou supprimé quelque chose, etc.

Aux termes de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la réglementation de la sécurité ferroviaire relève exclusivement du ministre des Transports. Les responsables de l'exécution de la réglementation afférente à la Loi sur la sécurité ferroviaire, les inspecteurs de la sécurité, etc., sont tous des employés de transport Canada, et sont donc en dernière analyse comptables au ministre des Transports. La convergence de la Loi sur la sécurité ferroviaire et de la loi proposée sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport comporte un conflit d'intérêts.

Il ne s'agit pas seulement d'un conflit d'intérêts potentiel, ce qui serait déjà inacceptable, mais dans la loi proposée par le Ministre, on demande en fait au Parlement d'intégrer aux statuts un conflit d'intérêts patent.

Comme on l'a dit précédemment, l'Association des syndicats de cheminots du Canada s'est toujours portée en faux contre le conflit d'intérêts inhérent que comporte le processus de réglementation du transport ferroviaire par la Commission canadienne des transports, car les commissaires, qui siègent aux comités d'enquête sur les accidents, sont ceux-là même qui sont chargés de la réglementation des chemins de fer en matière de sécurité. À notre avis, le mécanisme proposé est encore pire. Le ministre des Transports est actuellement totalement responsable de la sécurité ferroviaire, et il pourra désormais revoir confidentiellement les constatations du Bureau qui fera enquête sur les accidents ferroviaires, accidents qui pourraient résulter de l'action ou de l'inaction de son propre ministère, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous ne trouvons rien de réconfortant dans le fait que d'autres personnes intéressées pourraient également recevoir confidentiellement un exemplaire du rapport du Bureau avant qu'il ne soit rendu public. Cela ne fait qu'exacerber le problème du fait que ces autres personnes intéressées pourraient fort bien elles aussi avoir intérêt à éviter que le public ne voie la version initiale du rapport du Bureau. Personnellement, je ne voudrais pas que le Bureau me donne, à titre confidentiel, un rapport d'enquête sur un accident de chemin de fer. En effet, si le rapport définitif contenait quoi que ce soit qui nuise aux intérêts des cheminots, on pourrait m'accuser de ne pas avoir fait supprimer cette mention de la version finale du rapport. D'un autre côté, si rien dans le rapport ne mettait en cause des employés de chemins de fer, on pourrait m'accuser d'avoir d'une façon ou d'une autre persuadé le Bureau de supprimer les mentions indésirables de la version initiale du rapport.

Aux yeux de notre Association, à lui seul, cet aspect du projet de loi détruit la crédibilité de ce qui est par ailleurs

[Texte]

is to be reviewed in the year 1994, experience with the operation of the legislation will indicate if any changes are required. Our association strongly urges your committee to review the proposed legislation, keeping in mind the Hickling recommendations, in particular the following:

3.2.1 Philosophy Model

The ultimate goal of any safety board is to prevent future accidents. To facilitate achieving this goal, the occurrence investigation and report process comprises five elements: investigation, assigning cause, identifying safety deficiencies, adjudication and reporting.

To ensure credibility for the findings and recommendations of the TAIB:

- the process must afford an opportunity for all pertinent information to be considered;

- the process must incorporate an adjudicatory function to assess the merits of the contending viewpoints on occurrence investigations when such differences arise;

- the results of the TAIB's activities must be made public;

- the process must ensure the occurrences are thoroughly and professionally investigated; and

- members of the board of the proposed TAIB should be selected on the basis of publicly-known criteria that would ensure that the board has stature and respect within all parts of the transportation community.

To ensure objectivity:

- all the TAIB's consistent elements must be independent of the regulatory function, and seen to be independent;

- the investigation and adjudicatory functions must operate independently of one another; and

- the process must allow responsibility for the cause of occurrences to be assigned unequivocally, without fear of adverse legal repercussions.

To ensure effectiveness:

- the process must operate in a timely manner; and

- the process must lead to likely (the possibility of) preventive action which would improve safety. The intent of this criterion is to ensure that no more occurrences are investigated than are strictly necessary.

In conclusion, this very important proposed legislation, vital to transportation safety, is acceptable and can work, or is completely unacceptable and will not work, dependent solely on this one aspect of the proposed legislation. In short, does the Minister of Transport really

[Traduction]

une bonne mesure législative progressiste. Certains autres aspects du projet de loi pourraient éventuellement poser des problèmes, mais comme la loi doit être révisée en 1994, l'expérience acquise dans l'intervalle montrera si des changements sont nécessaires. L'Association des syndicats de cheminots du Canada prie instamment le Comité d'examiner le projet de loi C-2 en gardant en mémoire les recommandations Hickling, en particulier les suivantes:

3.2.1 Modèle philosophique

L'objectif ultime de tout bureau de sécurité consiste à prévenir les accidents. À cette fin, le processus d'enquête et de rapport comporte cinq éléments: enquête, détermination des causes, identification des lacunes en matière de sécurité, arbitrage et rapport.

Pour garantir la crédibilité des observations et des recommandations du BEAT:

- le processus doit permettre l'étude de tous les éléments d'information pertinents;

- le processus doit comporter une fonction d'arbitrage pour peser le pour et le contre des points de vue contradictoires sur une enquête sur un accident, le cas échéant;

- les résultats des activités du BEAT doivent être rendus publics;

- le processus doit garantir que les accidents font l'objet d'une enquête professionnelle approfondie;

- les membres du BEAT proposés doivent être choisis en fonction de critères connus du public de façon que le Bureau jouisse d'une certaine stature et soit respecté par tous les éléments du secteur des transports.

Pour garantir l'objectivité:

- tous les éléments du BEAT doivent être indépendants de la fonction de réglementation et être perçus comme tels;

- les fonctions d'enquête et d'arbitrage doivent être indépendantes l'une de l'autre;

- le processus doit permettre l'attribution de la responsabilité d'un accident sans équivoque, sans crainte de répercussions sur le plan judiciaire.

Pour garantir l'efficacité:

- le processus doit se dérouler dans des délais raisonnables;

- Le processus doit avoir des chances d'aboutir à l'adoption de mesures préventives qui permettraient d'accroître la sécurité. On veut ainsi éviter de faire enquête sur plus d'accidents qu'il n'est strictement nécessaire.

En conclusion, le succès de ce très important projet de loi, essentiel pour la sécurité des transports, dépend entièrement de ce seul aspect des dispositions proposées. En bref, le ministre des Transports a-t-il vraiment besoin de voir un avant-projet de rapport du Bureau à titre

[Text]

need to see a draft of the board's report on a confidential basis before the report is made public? If so, for what purpose? Delete this provision from the proposed legislation and you have an efficient piece of legislation that deserves support. Retain it and you have a piece of legislation that from the beginning will make every report of the board suspect for political interference whether or not any such interference in fact did take place and the proposed act will not serve its purpose.

I thank the committee for giving us the opportunity to place our views before you on this proposed legislation, which is crucial to the safety of transportation in Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Abbot, for your short, succinct brief, focusing on your main point, which is the confidential nature of the report.

• 0945

Are you associated with your counterpart in the States? I wonder whether your American counterpart has show concern about the confidentiality of the report. Do you know what their experience has been? As we know from evidence before the committee, this part of the bill is modelled along the lines of the American safety board.

Mr. Abbot: The short answer to that is that we do not have that much direct contact with our counterparts in the United States, mainly because they have always been under a completely different system from the one we have in Canada. Our experience has been mainly under a quasi-judicial board, the Canadian Transport Commission. We have actually had no dealings with them at all, so I do not know whether they are happy or unhappy with their situation.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Do you represent all the employees who belong to the unions that are involved with all railways in this country?

Mr. Abbot: Right.

Mr. Comuzzi: Did you say that there were 11 of them?

Mr. Abbot: Yes, 11 are members of our association. All of these 11 unions are the ones that this bill would mainly apply to.

Mr. Comuzzi: All right. Is your only concern, with respect to Bill C-2, subclause 24.(2), the reporting in a confidential way to the minister prior to the report becoming public?

Mr. Abbot: I would say, sir, that is our major concern. We appreciate the fact that in the bill there is a review process to look back and see how it has operated in practice. There are a number of other things that probably could create problems. When you are dealing with investigative powers, however, one has to wait and see how these investigative powers are used and how the act will operate in practical terms, in order to see where the problems lie.

Our main concern is that one aspect of confidentiality. Many of the other provisions of the act are not unlike

[Translation]

confidentiel avant que le rapport ne soit rendu public, et dans l'affirmative, à quelles fins? Supprimez cette disposition du projet de loi et vous aurez une mesure législative efficace digne qu'on l'appuie. Conservez cette disposition et vous aboutirez à une mesure législative qui rendra d'emblée suspect chaque rapport du Bureau, qu'il y ait eu ou non interférence politique, et la loi ne servira à rien.

Je remercie le Comité de nous avoir permis de lui faire part de nos vues sur ce projet de loi d'une importance cruciale pour la sécurité des transports au Canada.

Le président: Merci, monsieur Abbot pour cet exposé bref, concis et concentré sur le point précis qui vous intéresse, celui du caractère confidentiel du rapport.

Êtes-vous associés à vos homologues américains? Je me demande si le caractère confidentiel du rapport leur cause un problème. Êtes-vous au courant de leur expérience? Comme on nous l'a dit à ce comité-même, cet aspect du projet de loi s'inspire sur le modèle de l'Office américain de la sécurité.

M. Abbot: En quelques mots, nous n'avons pas beaucoup de contacts directs avec nos homologues américains, principalement parce que les systèmes ont toujours été totalement différents dans les deux pays. Nous avons connu surtout, au Canada, un système quasi judiciaire, avec la Commission canadienne des transports. Nous n'avons absolument aucun rapport avec l'association américaine, et je ne peux donc vous dire s'ils sont satisfaits ou non de la situation.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Est-ce que vous représentez tous les employés syndicalisés des chemins de fer au Canada?

M. Abbot: Oui.

M. Comuzzi: Vous avez bien dit qu'il y en a 11?

M. Abbot: Oui, il y en a 11 qui sont membres de notre association. Ces 11 syndicats sont ceux que le bill concerne le plus directement.

M. Comuzzi: Très bien. Votre seule réserve à l'égard du Bill C-2 concerne-t-elle le paragraphe 24.(2), concernant la remise du rapport, à titre confidentiel, au ministre, avant sa publication?

M. Abbot: Je dirais, monsieur, que c'est notre principale critique. Nous savons que le bill doit être soumis à une révision plus tard, pour voir ce que cela a donné dans la pratique. Il y a probablement certaines autres choses qui pourraient faire problème. Mais agissant d'autorité en matière d'enquête, il faut attendre et voir comment cette autorité est utilisée, et comment la loi sera appliquée dans la pratique, pour déterminer le problème.

Ce qui nous inquiète principalement, c'est l'aspect confidentiel. Les autres dispositions du projet de loi, pour

[Texte]

what has historically been the practice of 226 investigations under the former Railway Act and National Transportation Act conducted by the Railway Transport Committee. It is not that alien. There are some changes, but not things that would completely disturb us.

Mr. Comuzzi: If I understand your answer, if the reporting procedure were changed, then, all other areas of the bill would be acceptable to the members you represent.

Mr. Abbot: Yes.

Mr. Comuzzi: Do you see any conflict between Bill C-2 and the legislation under which you operate under now; namely, the Railway Safety Act? Is there any conflict from the perspective of the people you represent?

Mr. Abbot: The conflict is the one that I am highlighting. The Railway Safety Act is purely a ministerial responsibility and is now under the jurisdiction of the Minister of Transport. The deputy ministers, the assistant deputy ministers, the regulators, all report now to the Minister of Transport. He is the key figure. Previously, it was a quasi-judicial set-up, where, under the National Transportation Act, all of these functions were handled by the Canadian Transport Commission. This was a quasi-judicial set-up completely at arms' length from the Minister of Transport. That is how it was in rail.

Now, the Rail Safety Act is to ensure that the regulations and the rules are abided to by the railway and the minister is responsible. I might add the comments that we made regarding the Railway Safety Act before this committee: the minister has tremendous power under the Railway Safety Act, regulatory and otherwise. He is the man who ensures that the railways are inspected and the regulations for ongoing safety are enforced. Yet he is a man who now, by statute, if there is an accident will be given a confidential copy of the board's report. We see that as a direct conflict of interest. That is our major problem.

• 0950

As far as the operation of the Rail Safety Act under the minister is concerned, we made our position on that. That is now part of the operation, part of the law of Canada, and we have to see how it works out in practical terms. Also, as I recall, that has a committee to be set up over time, and that legislation will be reviewed before Parliament and, in the light of experience, changes will be made. That is an ongoing thing.

This one, though, is giving the person who could be responsible for acting or not acting and causing the accident. . . He has a confidential copy of the findings of

[Traduction]

la plupart, ne sont pas très différentes de ce que nous avons eu jusqu'ici avec les enquêtes aux termes de l'article 226 de l'ancienne loi sur les chemins de fer, et les enquêtes faites par le Comité des transports ferroviaires, aux termes de la Loi nationale sur les transports. Ce n'est rien de nouveau. Il y a certains changements, mais rien qui nous dérange vraiment.

M. Comuzzi: Si j'ai bien compris, si l'on modifiait la procédure de transmission du rapport, les membres que vous représentez jugeraient acceptables tous les autres aspects du projet de loi.

M. Abbot: C'est cela.

M. Comuzzi: Y a-t-il à vos yeux un conflit entre le projet de loi C-2 et la loi qui vous régit actuellement, c'est-à-dire la Loi sur la sécurité ferroviaire? Du point de vue des employés que vous représentez, y a-t-il incompatibilité?

M. Abbot: L'incompatibilité est celle que j'ai soulignée. La Loi sur la sécurité ferroviaire relève exclusivement du ministre, actuellement du ministre des transports. Les sous-ministres, sous-ministres adjoints, les réglementateurs et autres, font tous actuellement rapport au ministre des Transports. C'est lui qui a le rôle prépondérant. Dans le passé, aux termes de la Loi nationale sur les transports, nous avions un système quasi judiciaire, où toutes les responsabilités étaient confiées à la Commission canadienne des transports. Celle-ci avait un rôle quasi judiciaire et était totalement indépendante du ministre des Transports. C'était ainsi pour les chemins de fer.

Maintenant, les chemins de fer sont soumis à la réglementation de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et c'est le ministre qui est responsable. Permettez-moi de répéter ce que j'avais déjà dit devant ce comité à propos de la Loi sur la sécurité ferroviaire: celle-ci donne au ministre d'énormes pouvoirs de réglementation et autres. C'est lui qui doit veiller à ce que les chemins de fer soient inspectés, et que la réglementation en matière de sécurité soit appliquée. Et pourtant, d'après cette loi, ce sera lui qui en cas d'accident recevra à titre confidentiel, le rapport du bureau. C'est à nos yeux un conflit d'intérêt évident. C'est selon nous le principal problème.

Nous avons annoncé notre position quant aux responsabilités du ministre pour l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les dispositions de la loi sont désormais intégrées à l'exploitation, au même rang que les autres lois au Canada, et il faut attendre de voir ce que cela donnera dans la pratique. En outre, la loi prévoit la formation d'un comité à plus ou moins longue échéance, si bien que les parlementaires vont examiner à nouveau cette loi afin de voir si à l'usage des modifications s'imposent. Tout cela n'est pas gravé dans la pierre.

Dans le cas qui nous occupe, on veut que le responsable de l'action, qui pourrait avoir été la cause de l'accident. . . recevrait confidentiellement, copie du

[Text]

the board that investigated it. In our view, that is an untenable situation.

Mr. Comuzzi: I have a little difficulty in reconciling your position with respect to a report going to the minister prior to its being released or re-edited or rethought or reinvestigated. In the present legislation—I cannot recall the section of the present Railway Safety Act, but it is section 30 or 31, and that legislation was passed a year or two ago—the minister has the direct responsibility in that the report of the investigator shall go to the minister. I am trying to reconcile the two pieces of legislation. It is subsection 31.(9):

(9) Where a railway safety inspector gives an order under this section to a person or railway company, the Minister

(a) shall, if so requested in writing by the person or railway company, forthwith review the order;

Mr. Abbot: There we are talking about the process of co-operation in coming to grips with regulations for ongoing safety. I have no problem with that. The minister is responsible. We probably opposed that at the time, but I cannot recall. But I have no great problem with that; it is there, and he looks at it. What we are talking about here is an actual investigation into an accident. Now, there has to be a cause for that accident, so after the fact we have to find out what the cause was.

We have had previous major accidents—Mississauga, Hinton—under the Inquiries Act. I am not suggesting everyone should be under the Inquiries Act, but I am sure everyone's rights were protected there, including those of the minister or, at that time, the president of the Canadian Transport Commission. It was a normal legal process and there was no need for any confidentiality. I might add that in both these reports the judge came down very clearly and emphatically criticizing the Canadian Transport Commission, which was the regulator, and also criticizing the railways.

You see, the whole problem is this. If the statute says the minister gets something on a confidential basis, it is even worse now than it was before if this had been with a quasi-judicial body because the minister now is responsible for the Railway Safety Act. We get into all kinds of things here with respect to privilege, ministerial responsibility, and all these various things that go on when a minister has total responsibility.

The point is this. The assistant deputy minister, who is in charge of regulating the railways under the Railway Safety Act, may well be the one who is now reviewing the board's report. Of course, if he sees something in there that endangers his minister, it is the Ollie North syndrome. What would my minister like me to do? That is what a good deputy is for; his career depends on being

[Translation]

rapport du bureau enquêteur. Selon nous, cela ne tient pas debout.

M. Comuzzi: J'ai du mal à comprendre pourquoi vous vous opposez à ce que le ministre reçoive le rapport avant qu'il soit publié ou réédité ou repensé et remanié complètement. La loi actuelle, et je pense qu'il s'agit de l'article 30 ou 31 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, adoptée il y a un an ou deux, dispose que le ministre a la responsabilité directe et que c'est pour cela que le rapport de l'enquêteur doit lui être transmis. J'essaie de comprendre comment les deux lois pourront se concilier. Il s'agit en effet du paragraphe 31.(9) et je cite:

(9) Sur demande écrite de la compagnie ou de la personne visée, le ministre

a) procède sans délai à la révision de l'ordre donné par l'inspecteur en application du présent article

M. Abbot: Il s'agit ici de la coopération entre les intéressés pour régler la sécurité courante. Je ne vois pas d'inconvénient à cela car le ministre en est responsable. Au moment où cet article a été proposé, je ne me souviens plus si nous nous y sommes opposés. Quoi qu'il en soit, je m'en accommode très bien et cela signifie que le ministre procède à une révision. Il s'agit, ici, d'une véritable enquête sur un accident. On suppose que cet accident a eu une cause et c'est à posteriori qu'on doit la déterminer.

Nous avons connu des accidents graves, Mississauga et Hinton et on a fait enquête sous le régime de la Loi sur les enquêtes. Je ne dis pas qu'il faudrait que tout le monde soit visé par la Loi sur les enquêtes mais je suis convaincu que dans les cas que j'ai cités, les droits de tous les intéressés, y compris ceux du ministre ou, à l'époque, ceux du président de la Commission canadienne des transports, ont été protégés. Il s'agissait d'une procédure juridique courante et rien n'exigeait de lui donner un caractère confidentiel. J'ajouterais que dans le cas des rapports de ces deux enquêtes, le juge a fait porter le blâme clairement et explicitement sur la Commission canadienne des transports, l'organisme de réglementation et il a également critiqué les chemins de fer.

Voici le problème. Si la loi prévoit que le ministre recevra des renseignements confidentiels, les choses deviennent pires qu'auparavant quand nous avions affaire à un organisme quasi judiciaire puisque désormais le ministre est responsable de la Loi sur la sécurité ferroviaire. À cela viennent s'ajouter toutes sortes d'éléments comme le privilège et la responsabilité ministérielles et tout ce qui entre en jeu quand un ministre est le seul responsable.

Voici où je veux en venir. Le sous-ministre, responsable de la réglementation des chemins de fer sous le régime de la Loi sur la sécurité ferroviaire, pourrait très bien être celui à qui on confiera l'examen du rapport du Bureau. S'il y voit une menace pour le ministre, il réagira bien entendu: c'est le syndrome Ollie North. Il se demandera ce que son ministre souhaite qu'il fasse. C'est

[Texte]

nice to his minister. So you may see things disappearing from that report.

Mr. Comuzzi: Let me change the thrust of the questioning for a minute, Mr. Chairman. I want to go to what we heard the other day, and that is with respect to statements given by employees you represent, two railway officials outside the scope of the investigative body. These are privileged documents that remain confidential between the person giving the statement and the company official, and I want your thoughts on that as a representative of the brotherhood.

Mr. Abbot: The process so far has always been that you have an employer-employee relationship here, and where there is an accident on the railway, the statement taken by the railway companies has always said: for the solicitors' use only. Of course, the purpose for that is simply to make sure that statement is retained confidential to the railway company, mainly to protect against its being used in civil actions after the accident has taken place. I can understand the railway companies' reason for that because they are, as a corporation, responsible for the reasonable errors and civil actions of their employees. This is why they wish to establish an employer or a client-corporate relationship.

• 0955

As far as the unions are concerned, we have always had in the disciplinary procedure internally with the company access to these statements, the employee has always had a copy of these statements, and our disciplinary procedure has moved on. If there has been a requirement for these statements to be used in inquiries—if it has become a question and has been decided by the individual inquiry—I think the practice has always been that the investigator take his own statements. If he takes his own statement, well, he has his own statements.

I think the railways are opposing this idea that it now is a document that the investigator can get. I have not looked at this clearly, as I say, and practice will show how these things will operate. As far as the unions are concerned, the employee gets the statement, and it is up to the grievance procedure with respect to what happens to him. It may well be that if the investigator wants a copy of the statement, it may well become more privileged under the process of the present act. As I understand it, all of the documents the investigator has are privileged also, and privileged to a far greater extent than I think the railway statements are. Maybe you could have done away with a problem in the disciplinary process. I think we got this into the Rail Safety Act; I think it was corrected, but I am not sure.

The investigator has so much protection with the documents he has that you well could find that the company could not use the statement in a disciplinary

[Traduction]

à cela que sert un bon sous-ministre. Sa carrière dépend des services qu'il rend au ministre. C'est alors que certaines choses pourraient disparaître du rapport.

M. Comuzzi: Je voudrais passer à autre chose. Lors d'une séance précédente, on nous a parlé des dépositions que les employés faisaient aux cadres des sociétés de chemins de fer et qui échappaient à l'autorité de l'organisme d'enquête. Il s'agit de documents confidentiels, qui doivent le demeurer, entre l'employé et le cadre de la compagnie. J'aimerais savoir ce que vous en pensez en tant que représentant du syndicat.

M. Abbot: De tout temps, il a existé des rapports entre employeur et employé et en cas d'accident, la déposition recueillie par la société précisait toujours: strictement pour l'avocat. Bien entendu, on se préoccupait de ce détail pour garantir que la déposition demeurerait confidentielle, pour que la société de chemins de fer soit protégée en cas d'éventuelles procédures judiciaires civiles après l'accident. Je comprends parfaitement les soucis qui animent les compagnies de chemins de fer dans un tel cas car elles sont responsables des erreurs humaines des actions de leurs employés. C'est pour cela qu'elles souhaitent créer un rapport employé ou client-société.

Les syndicats, pour leur part, ont toujours eu accès à ces dépositions dans le cas de mesures disciplinaires internes à l'endroit d'un employé et l'employé reçoit copie de sa déposition. C'est ainsi que nos procédures disciplinaires se déroulent. Si on avait besoin de ces dépositions lors d'enquêtes, et ce en cas de contestation ou sur la décision des enquêteurs, habituellement, l'enquêteur procède à son propre interrogatoire. Dans ce cas-là, il a donc sa propre déposition.

Les sociétés de chemins de fer refusent actuellement que la déposition qu'elles recueillent puisse être transmise à l'enquêteur. Je n'ai pas analysé cela de près car je pense que c'est seulement à l'usage que l'on verra comment les choses se passent. Du point de vue des syndicats, l'employé reçoit copie de sa déclaration et son sort dépend ensuite de la procédure de grief. Il se peut que l'enquêteur veuille obtenir cette déclaration qui désormais deviendrait plus confidentielle avec l'application des dispositions de ce projet de loi. Si je ne m'abuse, tous les documents transmis à l'enquêteur auraient désormais un caractère confidentiel encore plus affirmé que dans le cas des dépositions recueillis actuellement par la société de chemins de fer. Il ne faut pas oublier qu'on pourrait peut-être régler le problème tout simplement en laissant se dérouler la procédure de grief. Je pense que nous avons obtenu cela avec les dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire mais je n'en suis pas sûr.

L'enquêteur aura une telle emprise sur les documents qui lui seront transmis qu'il se peut fort bien que la société ne pourra pas servir de la déposition de l'employé

[Text]

procedure, since the investigator now has it. I tell you, there is an awful lot of confidentiality built around the documents the investigator asks for, seizures or whatever. In practice it could well be that the information in the statements is far more protected; and it could well be that you might want the investigator to ask them. Who knows? When you get into a civil action—and the act protects all these statements as soon as he asks for these statements, there is a wall built around them for criminal and civil actions, as I understand the act on an initial reading.

If the railways are worried about the problem of civil actions emanating as a result of these statements getting out, I think they should be rushing down to the investigator and asking him to subpoena their statements. Once he gets them, I will tell you, they are gone from everybody.

The Chairman: It was a long answer but it covered the waterfront.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Mr. Abbot, I agree with you it is a major flaw in the bill that the minister and other interested parties can get a copy of the draft report on a confidential basis in advance of its being tabled in Parliament and made public.

In the event that the government refuses to accept an amendment or to make an amendment itself that would drop in an additional safeguard in terms of the independence, both perceived and actual, of the board, would it be useful to have in the act a requirement that any and all submissions and comments made by the minister or other interested parties on the draft report, as well as any action the board took on those submissions, comments and so forth made by those interested parties, be included in the final report?

• 1000

Mr. Abbot: I have no problem with that at all, Mr. Benjamin, as long as the bill does not glaringly set up a situation where the minister, who is the regulator now, gets to look at something confidentially and no one can get at it in recourse legally or otherwise. If all the documents are tabled in Parliament as a result of the minister's review, then of course that sort of nullifies the whole intent of the minister having a confidential look at it, because therefore—

Mr. Benjamin: He would have to be careful, though, in what he said to the board, would he not—all the more careful?

Mr. Abbot: Of course that would be acceptable to the government because it is no longer. . . In other words, that would not be acceptable for the simple reason that it destroys whatever purpose the minister has in reviewing

[Translation]

à des fins disciplinaires du fait même que l'enquêteur aura saisi le document. Je constate qu'il y a un caractère confidentiel très marqué à l'endroit des documents que l'enquêteur demande, saisi ou obtient par ailleurs. Dans la pratique, on constatera sans doute que les renseignements contenus dans ces dépositions sont beaucoup plus confidentiels et on trouvera peut-être bon que l'enquêteur les obtienne. Qui sait? S'il y a procédure civile—la loi protège toutes les déclarations transmises à l'enquêteur et cela signifiera qu'on ne pourra pas s'en servir pour des poursuites criminelles ou civiles, si j'interprète bien les dispositions de la loi.

Si les sociétés de chemins de fer s'inquiètent d'éventuelles procédures civiles après la divulgation des dépositions, elles n'auront qu'à demander à l'enquêteur de les assigner. Une fois en possession de l'enquêteur, elles sont intouchables.

Le président: La réponse était longue mais complète.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur Abbot, je conviens avec vous qu'une des grandes lacunes du projet de loi provient du fait que le ministre et les autres parties intéressées peuvent obtenir le projet de rapport, très confidentiellement, avant qu'il ne soit déposé au Parlement ou rendu public.

Si le gouvernement refuse d'accepter un projet d'amendement ou d'en proposer un lui-même, offrant une garantie de l'indépendance, réelle ou virtuelle, du Bureau, je me demande s'il serait utile d'exiger que toutes les observations du ministre ou des autres parties intéressées au projet de rapport, de même que toutes les mesures prises par le Bureau à la suite de celles-ci figurent dans le rapport définitif?

M. Abbot: Monsieur Benjamin, je n'y verrais aucun inconvénient dans la mesure où de telles dispositions dans le projet de loi ne préciseraient pas de façon flagrante que le ministre, qui est responsable de la réglementation désormais, reçoit de manière confidentielle des documents émanant du Bureau auxquels personne ne pourrait avoir accès en droit ou autrement. Si tous les documents sont également déposés au Parlement en conséquence de l'examen ministériel, à ce moment-là on n'a pas besoin de préciser que le ministre en prendra connaissance de manière confidentielle car. . .

M. Benjamin: Vous voulez dire qu'à ce moment-là il devrait se montrer très prudent dans la réponse qu'il adresserait au Bureau, n'est-ce-pas?

M. Abbot: Bien sûr, le gouvernement accepterait cela car. . . Je veux dire que le gouvernement n'accepterait pas cela car le but visé par l'examen ministériel ne pourrait pas être atteint et j'ai bien l'impression que le seul but ici

[Texte]

it, and I do not know what that purpose could ever be other than to get himself off the hook.

Mr. Benjamin: I just thought of that as another angle.

Mr. Abbot: That would be acceptable.

Mr. Benjamin: On the matter of reporting, I take it from your remarks that you would support a change in the bill that would require the board to submit its reports directly to the Clerk of the House and the Speaker, and then the Speaker forthwith tables them in the House and they are made available to all members and all ministers and the interested parties.

Mr. Abbot: We have no problem with that. That is fair game. I have no problem with that.

Mr. Benjamin: I want to follow up some more on the matter of employee statements. I have been through the experience of the assistant superintendent or the superintendent taking a statement, both personally and then also accompanying a fellow employee, and sometimes a good job was done in the taking of a statement and at other times it smacked of coercion and intimidation. But, granted that the companies are entitled to take a statement from their own employees and the safeguards that are in the collective agreement and what not are all there, should they be allowed to take the statement before the board takes any statements?

I would like to submit to you—and I would like your opinion—that the company is not allowed to take any statements from any employees or officers who have anything to do with the mishap until after the director of investigation or his designate has taken statements for the board.

Mr. Abbot: That is an interesting question, but again as I recall the bill this would be something that I suppose the act in practice would operate. If we are talking here about the routine accidents. . . I do not mean that to sound the way it does, but we have accidents going on all the time, no doubt, in 226, I believe, and they are not great big deals. If we are looking at applying this bill—and it may well be that is the case—and every time we have a little collision or something happening on the railway the whole area is quarantined until this inspector gets there and everything stops, well, that to me is a bit unreasonable.

If we are talking about major accidents that would precipitate a hearing, such as Mississauga or Hinton, then most cases will end up, by the provision in this bill, probably by Order in Council being conducted under the Inquiries Act anyway.

Now, if the investigator is there and he wishes to take a statement before. . . In other words, what you are suggesting is that no statements are taken until the investigator appears and he takes the statements first. At this time I do not see any problem with that, other than the problem the railways will have and their argument,

[Traduction]

serait pour le ministre de garantir qu'il est exonéré de tout blâme.

M. Benjamin: J'ai pensé à la même chose, sous un autre angle.

M. Abbot: Pour nous, cela irait.

M. Benjamin: Pour ce qui est du rapport, vous dites que vous accepteriez un amendement portant que le Bureau présenterait directement ses rapports au greffier de la Chambre et du Sénat et que le président, à son tour, le déposerait à la Chambre, tous les députés et les ministres de même que les parties intéressées pouvant dès lors en prendre connaissance.

M. Abbot: Cela nous conviendrait. C'est équitable et je n'y vois pas d'inconvénient.

M. Benjamin: Je voudrais revenir à la question des dépositions des employés. D'après ce que j'ai pu constater, c'est en général le surintendant adjoint ou le surintendant qui fait une déposition, en son nom personnel mais il peut arriver qu'il accompagne un collègue. Parfois cela a des résultats positifs mais parfois cela laisse une impression d'intimidation. Je reconnais que les compagnies de chemins de fer ont pleinement le droit de recueillir la déposition de leurs propres employés et que les garanties nécessaires, bien qu'incomplètes, figurent dans la convention collective. Devrait-on permettre aux compagnies de chemins de fer de recueillir la déposition de l'employé avant le Bureau?

Je voudrais connaître votre opinion. Selon moi, la société de chemins de fer n'a pas le droit de recueillir des dépositions de la part d'un employé ou encore d'un cadre, si l'un ou l'autre a été en cause dans l'accident une fois que le directeur de l'enquête ou son suppléant a, lui, recueilli une déposition pour le Bureau.

M. Abbot: La question est intéressante. Selon mon interprétation du projet de loi, je suppose que cette disposition régirait ce genre de situation. Si l'on parle d'accidents courants. . . Qu'on me comprenne bien, il y a des accidents qui se répètent constamment, dans les 226. Il ne s'agit de rien de grave. Si l'on veut mettre en application les dispositions du projet de loi, chaque petite collision ou accrochage sur la voie pourra paralyser tout le secteur tant que l'inspecteur ne se sera pas arrivé sur les lieux ce qui me semble un peu exagéré.

Dans le cas d'accidents graves qui déclencheraient des audiences, comme ceux de Mississauga et de Hinton, la plupart du temps, l'application des dispositions de ce projet de loi, conduira sans doute, de toute façon, à un décret du Conseil en vertu de la Loi sur les enquêtes.

Si l'enquêteur est sur place et s'il souhaite recueillir une déposition avant. . . Autrement dit, vous suggérez qu'aucune déposition des employés ne soit recueillie avant l'arrivée de l'enquêteur qui serait le premier à en recevoir. Pour le moment, je ne vois pas d'inconvénient sauf les ennuis que cela occasionnera aux sociétés de

[Text]

from a legal point of view, that they are their employees. I see nothing in the bill at this time that prevents them from immediately taking statements from their employees.

If that statement was not to be taken until the investigator arrived and the investigator would take the original statement. . . I have never thought about it from that point of view, but I cannot see any great problem with that. The employee has to make a statement somewhere along the way, and if he makes it to the investigator and the railways then get a copy of that statement from the investigator—

• 1005

Mr. Benjamin: And if they want to follow up by taking one of their own. . . ?

Mr. Abbot: That is fair game. There is no question—

Mr. Benjamin: I am suggesting that because I think it maximizes the employees being much more forthcoming, whether or not they were directly involved in the. . . There could have been things that led up to the accident, a series of events that occurred days or hours before it.

The railroads were here the other day and they still keep the attitude they have had for 150 years, that anything that is theirs is nobody else's business. That is why I put forward the whole matter of when there is a mishap that is going to be investigated, the site should be quarantined and the railway should do nothing to the site, other than see to the immediate requirements—obviously the railway people will be there first—such as removing injured people, putting out fires, or corralling a spill. Beyond that, they should not do anything without the approval of the director of investigation or whoever is there doing the investigating. Do you not think it is a reasonable thing that they do not touch anything else until the investigator has been there and has given his okay on things the railways feel have to be done?

Mr. Abbot: Given the way the act reads at the present time, I cannot see that what you are suggesting is unreasonable. There again, however, we have to look at the question on a practical basis in the operation of a railway.

I think in all legislation one must assume that the people hired and employed as inspectors are reasonable people. I mean, they are not going to use this act for some ridiculous situation. It can be corrected if they do that. Depending on the situation, if we have a minor accident that happens to be blocking the main track, are we going to keep the track blocked for three or four days—and maybe it is blocking the other track also—and make all kinds of detours until an inspector gets there, when there may be clearly no real integrity to protect?

In practical terms I think the problem is when are you going to treat it, if I can use the analogy, as a murder

[Translation]

chemins de fer qui argueront des droits qu'ils ont juridiquement sur leurs employés. Il n'y a pas disposition dans le projet de loi qui empêche de recueillir immédiatement la déposition des employés.

Si cela n'est pas fait avant l'arrivée de l'enquêteur, c'est l'enquêteur qui recueillerait la première déclaration. . . Je n'ai jamais envisagé les choses sous cet angle mais je n'y vois pas de difficulté insurmontable. L'employé doit faire une déposition tôt ou tard et que ce soit à l'enquêteur ou aux cadres de la société, il recevra copie de sa déclaration.

M. Benjamin: Et si par la suite la société de chemin de fer veut sa propre déposition. . . ?

M. Abbot: Parfaitement. Indéniablement. . .

M. Benjamin: Si je propose cela c'est pour maximiser les chances que l'employé réponde avec franchise, qu'il ait été mêlé directement ou non. . . Il y a peut-être des causes probables à cet accident, toute une série de faits qui se seraient produits pendant les jours ou les heures le précédant.

Les représentants des sociétés de chemins de fer sont venues témoigner l'autre jour et ils n'ont pas changé d'attitude depuis 150 ans. Tous ce qui les concerne ne regarde qu'eux. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question de l'opportunité d'interdire l'accès au lieu d'un accident et que la société de chemins de fer se borne à parer au plus urgent, car de toute évidence ce sont les gens de la société qui seront sur place en premier, et qu'elles s'occupent des blessés, d'éteindre les incendies, lutter contre les déversements. A part cela, la société de chemin de fer ne devrait pas prendre de mesures sans l'approbation du directeur ou du responsable de l'enquête. Ne pensez-vous pas qu'il est souhaitable que rien ne soit altéré tant que l'enquêteur n'est pas sur place, tant qu'il n'a pas approuvé les mesures qu'entend prendre la société?

M. Abbot: D'après le libellé actuel de la loi, je ne pense pas que ce que vous proposez soit exagéré. Toutefois, il faut être pratique car il s'agit bien d'un chemin de fer.

Dans le cas de n'importe quelle loi, on doit présumer que les inspecteurs sont des gens qui agissent avec jugement. Ils ne vont pas se servir des dispositions de la loi pour créer des situations ridicules. Si jamais cela se produisait, on pourrait y remédier. Suivant la situation, si c'est un accident mineur qui entrave la circulation sur la voie ferrée, serait-il raisonnable de demander qu'elle soit fermée pendant trois ou quatre jours. En effet, il se peut qu'elle bloque une autre voie en même temps, et cela signifierait toutes sortes de détours avant l'arrivée de l'inspecteur alors qu'il n'y a absolument rien à protéger sur les lieux de l'accident.

En pratique, il s'agit de déterminer quand vous allez intervenir si, permettez-moi l'analogie, nous sommes en

[Texte]

scene or as a misdemeanor? This is the point. If every accident that occurs is going to suddenly become a quarantined area until the investigator gets there... are we talking about minor accidents, are we talking about large accident, near catastrophies? You may have inspectors all over the place attending these mishaps.

Again, it is important that the railways touch nothing, because I think we have had accident experience in the past where, under the CTC, an investigator got there and certain things suddenly disappeared from the site. That has happened. I can appreciate that.

All I am saying is that these are questions that are very difficult to answer in a clear-cut, black-and-white way because it depends on what type of accident we are talking about. As I say, are we talking about a murder scene, are we talking about a misdemeanor? If you are going to apply the same criteria to both situations, then I think you could have a problem.

The theory is that the railways should not have the right to do anything that could in any way inhibit the investigator from getting all of the evidence he needs to come to a reasonable conclusion as to the cause of the accident so he can recommend to the board what preventative measures should be taken. If that can be achieved, that is the intent. Like many things, there are things in practice one will have deal with.

Mr. Benjamin: Okay. Canadian National proposed in their submission that instead of their being allowed observer status during the course of an investigation, that their investigator, the company's investigator, be a participant in the investigation. How does that grab you?

Mr. Abbot: Again, I hate to keep going on this but it is a question of reasonableness at the point in time. Obviously the railways have a great deal of expertise in these things. They have been around for a long time, but the point is this. Along with that expertise is the natural protective right. Again they wish to protect their own interest, and again it may not be by the policy of the railway, no more than it is the policy of the minister. I use the Ollie North syndrome again, that the local superintendent acts to do something to protect the interests of the railway because he wants his promotion to come along. These are natural, instinctive things.

• 1010

You have to protect against that. With due respect to both railways, once you become a railway operating officer you become something next to God in your own mind at least, and so you do not want to set up an adversary process between the railway officer and the investigator because then you will get an adversary process of wills and one will say that he has been running the railway since—

Mr. Benjamin: Do you think that would happen if the railway investigator were a participant rather than an observer?

[Traduction]

présence d'un meurtre ou d'une bagatelle? Là est la question. Si à chaque petit accident, l'accès des lieux est interdit tant que l'enquêteur n'est pas arrivé... il faut savoir s'il s'agit d'un incident mineur ou d'un accident grave, quasi catastrophique. Vous pourriez avoir une armée d'inspecteurs sur les lieux d'accidents mineurs.

Il est important que la société de chemins de fer laisse tout intact parce que dans le passé, avec la CCT, il est arrivé qu'un enquêteur constate que certaines choses avaient disparu des lieux de l'accident. C'est arrivé. Je peux le concevoir.

Il s'agit là d'aspects pour lesquels rien n'est noir ou blanc car tout dépend du genre d'accident. Encore une fois, est-ce un meurtre ou un simple méfait? Si les mêmes normes sont appliquées dans les deux cas, les choses vont se compliquer.

En théorie, les sociétés de chemins de fer ne devraient pas avoir le droit de faire quoi que ce soit qui pourrait empêcher l'enquêteur d'obtenir les preuves dont il a besoin pour tirer des conclusions justes quant à la cause de l'accident, pour recommander au Bureau d'éventuelles mesures préventives. Si l'on peut obtenir cela, l'objectif est atteint. Comme pour bien des choses, c'est la pratique qui va nous éclairer.

M. Benjamin: Je vois. Le CN propose qu'au lieu d'obtenir le statut d'observateur pendant une enquête, le propre enquêteur de la société participe à l'enquête. Qu'en pensez-vous?

M. Abbot: Encore une fois, et je suis désolé de me répéter. C'est affaire de jugement. Manifestement, les sociétés de chemins de fer sont des experts en la matière car elles ont la plus grande expérience mais disons les choses comme elles sont. Cette compétence s'accompagne du droit naturel de protection. Encore une fois, ces gens-là veulent protéger leurs intérêts et ce n'est peut-être pas conforme à la politique de la compagnie de chemins de fer, pas plus que c'est conforme à la politique du ministre. J'en reviens au syndrome Ollie North; le surintendant local peut tenter de protéger les intérêts du chemin de fer parce qu'il veut obtenir une promotion. Ce sont des choses naturelles et instinctives.

Il faut se protéger contre cela. Les deux compagnies de chemins de fer me pardonneront de faire observer que leurs cadres sont imbus de leur propre importance; ils sont les seuls maîtres après Dieu. Il faut donc éviter de mettre en présence et sur un pied d'égalité le cadre des chemins de fer et l'enquêteur car il pourrait y avoir conflit d'opinion et le premier dira qu'il administre le chemin de fer depuis... .

M. Benjamin: Croyez-vous que cela arriverait si l'enquêteur des chemins de fer participait à l'enquête au lieu d'être un simple observateur?

[Text]

Mr. Abbot: Knowing railway officers, that could well be the case. But again going back to reasonability, if it is left within the ambit of the investigator and the investigator wishes to involve the railways—

Mr. Benjamin: Consult with them.

Mr. Abbot: —saying he needs their help here and wants them to do this, I see no problem with that.

Mr. Benjamin: But he is in charge.

Mr. Abbot: He is in charge.

The Chairman: I now have Mr. Malone, Mr. Atkinson, and Mr. Keyes. If we are going to have the 10-minute rule you may get your individual questions in within the 10 minutes. Then I switch to Mr. Keyes, Madam Venne and Mr. Wilbee. So I have Mr. Malone and Mr. Atkinson, and it depends on how long you take. Then I switch and we get into the five minutes, because this witness is very clear. I must say, Mr. Abbot, you have been here many times before, but I have never enjoyed your evidence better.

Mr. Abbot: That is because I am agreeing with you.

The Chairman: That is true, and you have read the bill. You have read it, and it is very good. Anyway, sorry for that digression.

Mr. Malone (Crowfoot): That was not a digression, Mr. Chairman, that was a statement of something I was going to say myself, that I appreciate very much the witness's clarity and what I think is a very balanced response this morning.

What you put forward to us as your central theme is that we ought not to be having the investigation reports going directly to the Minister of Transport. Mr. Benjamin asked would you accept a report going to the Speaker of the House, and I made note of your answer which was "I have no problem with reporting to the Speaker", but I sensed that while you may have had no problem with that, you have another route of reporting that you might suggest, or is preferred, and I am wondering if you would state that to us.

Mr. Abbot: Mr. Malone, I would like to clarify that I am talking about the board report after it has reviewed the investigator's report, which is, I understand, its function. It reviews the investigator's report and the investigator has contacted all kinds of people, perhaps people in the minister's office. He makes his report. Then this board's responsibility is to review that and use its wisdom to make certain judgments and recommendations based on evidence collected by the investigator from all sources. It is at that stage, at that point in time we have the board that has to make a report.

Going back to situations where you had major accidents, and you had public inquiries, that report was made public by the Canadian Transport Commission under the Railway Act and the National Transportation Act. No one edited that. It may well have been, in the

[Translation]

M. Abbot: D'après ce que je sais des cheminots, cela pourrait bien arriver. Mais j'en reviens à la nécessité d'être raisonnable; si c'est laissé à la discrétion de l'enquêteur et que celui-ci souhaite faire participer les représentants des chemins de fer. . .

M. Benjamin: Les consulter.

M. Abbot: . . . s'il leur dit qu'il a besoin de leur aide et qu'il leur confie une tâche, je n'ai rien contre cela.

M. Benjamin: Mais c'est lui qui commande.

M. Abbot: C'est lui qui commande.

Le président: J'ai ensuite sur ma liste les noms de MM. Malone, Atkinson et Keyes. Si nous appliquons la règle des 10 minutes, vous pourrez poser vos questions avant la fin des 10 minutes. Ensuite, je passerai à M. Keyes, M^{me} Venne et M. Wilbee. Donc, nous entendrons MM. Malone et Atkinson; cela dépendra du temps que vous prendrez. Ensuite, je passerai aux périodes de cinq minutes, car ce témoin est très clair. Je dois dire, monsieur Abbot, que vous êtes venu témoigner ici souvent, mais que je n'ai jamais eu autant de plaisir à vous écouter.

M. Abbot: C'est parce que je suis d'accord avec vous.

Le président: C'est vrai, et vous avez lu le projet de loi. Vous l'avez lu et c'est excellent. Quoi qu'il en soit, je m'excuse de cette digression.

M. Malone (Crowfoot): Ce n'était pas une digression, monsieur le président, c'était une déclaration que je m'apprêtais à faire moi-même, c'est-à-dire que j'apprécie énormément la clarté du témoin et la justesse de ses réponses.

Le thème central de votre intervention, c'est que, d'après vous, nous ne devrions pas envoyer les rapports d'enquête directement au ministre des transports. M. Benjamin vous a demandé si vous seriez d'accord pour que le rapport soit envoyé au président de la Chambre, et j'ai pris note de votre réponse qui était la suivante: «Je n'ai pas d'objection à ce qu'on fasse rapport au président». Il m'a toutefois semblé que si vous n'y voyiez pas d'objection, vous aviez en tête une autre méthode qui vous semblait préférable, et je me demande si vous pourriez nous le préciser.

M. Abbot: Monsieur Malone, je voudrais préciser que je parlais du rapport du Bureau, après que ce dernier ait examiné le rapport de l'enquêteur, ce qui est son rôle, à ce qu'il me semble. Il examine le rapport de l'enquêteur. L'enquêteur a rencontré une foule de personnes, peut-être même des gens du cabinet du ministre. Il fait son rapport. Ensuite, la tâche du Bureau est d'examiner ce rapport, de porter certains jugements et de faire des recommandations fondées sur les éléments de preuve recueillis par l'enquêteur puisant à toutes les sources. C'est à ce moment-là que le Bureau doit faire rapport.

Pour revenir aux accidents graves qui entraînaient une enquête publique, le rapport était rendu public par la Commission canadienne des transports aux termes de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports. Personne ne révisait ces rapports. Il est bien

[Texte]

normal run of the mill, with 226 accidents as we have every day on the railways, these reports were looked at by someone, but it was never specifically said in an act that the minister would look at them. The reports were tabled; they were made public. If any party in the public domain wished to challenge that or argue with it, there were forums in which to do it.

Here we are talking about the highlighting of all these reports going to the minister on a confidential basis. He may well have a problem with all of the accidents being tabled with the Speaker, because unlike air and other areas we have ongoing accidents routinely across the country in rail, which are minor in their relevance to the scheme of things. They are not major. They happen in yards when you are shunting trains. You have hundreds if not thousands of independent pieces of equipment moving through yards, on lines and sidings, so we have these accidents happening, and they are all reported and in many cases they are investigated. That process goes on.

• 1015

As far as reporting is concerned, and where the report is given, I have not given any thought to that. As long as the report is the report: that is the only concern we have. The minister, I repeat, is the regulator now, and he has been given an opportunity to look at it. We just think it glares in the mind. With every report one gets now, one will wonder whether or not there was something in it the minister did not like before one saw it.

Mr. Malone: The place where I may or may not disagree or argue with you deals with the position of interim reports. If we are talking about an interim report, an interim report is not the report. It is a report that is still collecting evidence, it is still in process, it is still reaching towards its conclusion. Is there not some logic in an interim report being filed with the minister, inasmuch as that report may contain within it directions that would compel the minister to act in a way that would put some new safety measure in place?

Mr. Abbot: Would it not be a draft report or an interim report of the board? If it is an interim report of the board where the minister should be doing something, then I do not see that he is inhibited or discouraged from doing it if the information is in the public domain. In other words, if the board thinks the minister should do X on an interim basis, then let us all have the minister do X on a public basis. Why the need for confidentiality?

Mr. Malone: Yes, but I think the reason that might better be filed with the minister is that the interim report is not the report. In the face of partial evidence, in the face of a partial investigation, in the face of something

[Traduction]

possible que dans l'ordre normal des choses, alors qu'on enregistre chaque jour 226 accidents de chemins de fer, que quelqu'un jetait un coup d'oeil à ces rapports, mais il n'était nullement précisé dans une loi quelconque que le ministre devait les lire. Les rapports étaient déposés et ils étaient rendus publics. Si quelqu'un, dans le public, voulait contester un rapport ou en discuter, il y avait des mécanismes permettant de le faire.

On prévoit, ici, que les faits saillants de tous ces rapports seraient envoyés confidentiellement au ministre. Le fait d'acheminer tous ces rapports d'accidents au président de la Chambre pourrait causer des problèmes car contrairement au domaine aérien et d'autres, des accidents se produisent constamment dans le réseau ferroviaire d'un bout à l'autre du pays. Il s'agit le plus souvent d'accidents mineurs dans les gares de triage au moment de l'aiguillage. Il y a des centaines, sinon des milliers d'éléments distincts du matériel roulant qui circulent dans les gares de triage, sur les voies de garage et autres voies, et il se produit régulièrement des accidents qui font l'objet d'un rapport et, dans bien des cas, d'une enquête. C'est un processus continu.

Pour ce qui est des rapports et du destinataire de ces rapports, je n'y ai pas réfléchi. La seule chose qui nous inquiète, c'est l'intégrité du rapport. Je répète que c'est maintenant le ministre qui est chargé de la réglementation et on lui a accordé la possibilité de jeter un coup d'oeil au rapport. Il nous semble que le problème qui se pose saute aux yeux. Dorénavant, à chaque fois qu'on prendra connaissance d'un rapport, on se demandera si ce rapport ne contenait pas dans une première version quelque chose que le ministre n'a pas aimé.

M. Malone: Je ne suis peut-être pas d'accord avec vous en ce qui concerne les rapports provisoires. Puisqu'on parle d'un rapport provisoire, il ne s'agit donc pas du rapport lui-même. C'est un rapport qui est en cours d'élaboration, on continue de recueillir des éléments de preuve, on n'a pas encore abouti à la conclusion. N'est-il pas logique qu'un rapport provisoire soit transmis au ministre dans la mesure où ce rapport pourrait renfermer des constatations qui obligeraient le ministre à agir et à mettre immédiatement en place une quelconque mesure de sécurité?

M. Abbot: Ne s'agit-il pas d'un projet de rapport ou d'un rapport provisoire du Bureau? Si c'est un rapport provisoire dans lequel le Bureau recommande au ministre de prendre une mesure quelconque, je ne vois pas en quoi le ministre serait empêché le moins du monde de le faire si c'était du domaine public. Autrement dit, si le Bureau croit que le ministre devrait prendre une mesure X en attendant le rapport définitif, alors que le ministre prenne la mesure X publiquement. Pourquoi garder le secret?

M. Malone: Oui, mais je crois que la raison pour laquelle il serait peut-être préférable que ce document soit transmis au ministre, c'est que le rapport provisoire n'est pas le rapport lui-même. Pourquoi mettrait-on dans le

[Text]

that is not complete, why would you put information into the public domain, knowing full well you have not yet completed your investigation and knowing full well new evidence may change the nature of the report? If you put that in the public domain you create perhaps suspicions that might later be established to be false, and after acquiring new evidence that may change an original opinion of the investigative board you nevertheless have a frozen public opinion that may not be in concert with reality. So it seems to me especially with the interim report it should be to the minister's judgment to make a consideration of the safety.

Mr. Abbot: I see the point you are making, although I cannot accept it. We have had many, many instances in the past where the Railway Transport Committee in the midst of an investigation have seen something they think should be done immediately and they have immediately ordered the railways to do it. They had that right. I have no problem if at some point in time the board through its investigative process decides and sees we should be doing this to protect the safety immediately and they advise the minister that under the Railway Safety Act he has the powers to regulate and they suggest to him he should use his powers under the Railway Safety Act to pass such and such a regulation because. . . and here are they would give their reasons. But what is wrong with having that in the public domain? I cannot see the need for secrecy.

Mr. Malone: I am not sure it is so much the point of secrecy. I think it is the point of whether it is the report. You have partial evidence that is being put forward on an interim basis without the process being complete, and to put that in the public domain. . . it seems to me what you may ultimately end up with is many messages in the public domain, leaving the confusion with the public of which of these messages you pick and choose from to establish a public opinion.

• 1020

Mr. Abbot: My short answer to that is this. With all of its warts and all of its problems since 1967, under the Railway Transport Committee we had no such provisions of confidentiality in major things, and the statute did not say that, and I do not think we created any great problems with the public.

But again, looking at the process that is in here that comes from the Air Accident Investigation Board pursuant to Dubin, since that has been in we have had nothing but public opinion going one way or another. In other words, since the Air Accident Investigation Board has come in, we have had more publicity and people

[Translation]

domaine public une partie seulement des éléments de preuve, une partie seulement de l'enquête, sachant pertinemment que l'enquête est toujours en cours et que de nouveaux éléments pourraient bien modifier la nature du rapport? La publication d'un tel document pourrait peut-être faire naître des soupçons qui pourraient bien par la suite se révéler non fondés; ainsi, après avoir obtenu de nouveaux éléments de preuve qui pourraient modifier l'opinion originale du bureau d'enquête, on se retrouve néanmoins aux prises avec une opinion publique figée qui n'est peut-être pas en prise avec la réalité. Il me semble donc que l'on devrait s'en remettre au jugement du ministre, surtout dans le cas du rapport provisoire, pour ce qui est d'évaluer la situation sur le plan de la sécurité.

M. Abbot: Je comprends votre argument, mais je ne l'accepte pas. Il est arrivé très souvent, dans le passé, que le Comité du transport ferroviaire constate tout à coup, en plein milieu d'une enquête, qu'une mesure quelconque doit être prise immédiatement et qu'il ordonne alors aux compagnies de chemins de fer la mesure en question. Le Comité en avait le droit. Si, à un moment donné, dans le cours de son enquête, le Bureau s'aperçoit et décide qu'il faut faire immédiatement quelque chose pour assurer la sécurité, je ne vois pas de problème s'il en informe le ministre qui a le pouvoir d'édicter des règlements au terme de la Loi sur la sécurité ferroviaire et si le Bureau, donc, conseille au ministre d'utiliser les pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi sur la sécurité ferroviaire et de prendre telle ou telle mesure pour telle ou telle raison. Mais quel mal y a-t-il à ce que tout cela se fasse publiquement? Je ne vois pas pourquoi il faudrait que ce soit secret.

M. Malone: Je ne suis pas certain que ce soit tellement une question de secret. Je crois que la question est de savoir si ce que l'on a en main, c'est le rapport. Il s'agit d'une partie des éléments de preuve qui sont présentés de façon provisoire, avant que l'enquête ne soit terminée, et il me semble qu'en mettant cela dans le domaine public, on pourrait, au bout du compte, semer la confusion par des messages contradictoires et le public ne saurait plus sur quoi fonder son opinion.

M. Abbot: Je répondrai brièvement à cette question de la façon suivante. Sous le régime du Comité des transports ferroviaires, malgré tous ses défauts et tous les problèmes qu'il a connus depuis 1967, nous n'avions aucune disposition de ce genre concernant le secret pour les points essentiels, la loi n'en parlait pas, et je ne crois pas que cela ait été source de graves problèmes au sein du public.

Mais encore une fois, si l'on examine le mécanisme qui est en place actuellement, c'est-à-dire le Bureau canadien de la sécurité aérienne créé à la suite de l'enquête Dubin, depuis la création de cet organisme, l'opinion public tourne comme une girouette. Autrement dit, depuis la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, il y a

[Texte]

arguing with each other, etc., in the public domain. Because of this type of thinking the public is confused, and that is why this bill was brought forth as fast as it has been. Historically, in the process before, we have never had that confidentiality and the railways have had more accidents because of the operation than you ever had in air, and we have really never had any great problem with the public being turned on and off.

I cannot accept that there is any need whatsoever. Perhaps sometimes we try to manipulate the public and protect them so much that this becomes a fault also. Maybe we should let them decide what the game is.

The Chairman: I would just point out to members that the evidence Mr. Abbot has really is on clause 24 with the draft report. Clause 25 talks about an interim report, which is a different matter. So I just want to focus that in your questioning, because this witness, as I said, is very clear.

Mr. Keyes (Hamilton West): The CRLA through you takes exception to subclause 24.(2). Would you agree that the draft report be available to the minister or members or other persons as long as the draft report would also be made available to the public?

Mr. Abbot: If at the end of the day all documents in the process are in the public domain and Parliament sees them and the interested people see them, then that in itself, in my judgment, is a safeguard to ensure that nothing untoward will happen. That would make sure that if there is a purpose for the minister seeing confidential reports, whatever that purpose might be, then he will know that if he uses that privilege for any purpose other than what it was intended for then it will at a point in time eventually be accountable because it will all be in the public domain.

If that is the case, no problem. That would answer the problem of my friend Mr. Malone. I have no problem whatsoever as long as the process eventually ends up in the public domain and Parliament or this committee or someone can follow the chain of thought.

Mr. Keyes: That is what we are discussing here now. Just where it becomes in the public domain is the crux of the issue here, the word "confidentiality", or "confidential", in this specific clause.

Am I correct to understand, then, that it is your contention that, in contrast to the statement made by my colleague across the way, making the report available in the public domain might also raise questions or even bring forward a witness or expert who has seen something or heard something that someone else has overlooked?

[Traduction]

beaucoup plus de publicité et de controverses dans le grand public. Cette façon de faire les choses déconcerte le public et c'est d'ailleurs pourquoi le projet de loi à l'étude a été présenté aussi rapidement. Si l'on remonte dans le passé, il n'y avait pas de secrets et les accidents de chemins de fer étaient plus nombreux que les accidents aériens et nous n'avons pourtant jamais vraiment eu de problèmes à cause des sautes d'humeur du public.

On ne pourra pas me convaincre qu'il y a la moindre justification à cela. Peut-être que parfois, nous essayons de manipuler le public et de le protéger au point de tomber dans l'erreur contraire. Peut-être que nous devrions laisser le public porter son propre jugement.

Le président: Je voudrais juste signaler aux députés que le témoignage de M. Abbot porte en réalité sur l'article 24 qui traite du projet de rapport. À l'article 25, il est question d'un rapport provisoire, ce qui est très différent. Je tenais à apporter cette précision pour que vous en teniez compte dans vos questions, car ce témoin, comme je l'ai dit, s'exprime très clairement.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): L'Association des syndicats de cheminots du Canada que vous représentez désapprouve le paragraphe 2 de l'article 24. Seriez-vous d'accord pour que le projet de rapport soit mis à la disposition du ministre ou de toute autre personne, pourvu que ce projet de rapport soit également rendu public?

M. Abbot: Si, à la fin, toutes les pièces au dossier sont du domaine public et si le Parlement peut les examiner, de même que toute personne intéressée, à mon avis, cela constitue en soi une garantie qu'il ne se passera rien d'irrégulier. Ainsi, si un ministre veut prendre connaissance d'un rapport confidentiel, pour quelque raison que ce soit, il saura qu'il lui faudra rendre des comptes à un moment donné s'il se sert de ce privilège à des fins autres que celles qui étaient prévues, car toutes les pièces au dossier seront à ce moment-là du domaine public.

Si tel est le cas, il n'y a aucun problème. Cela répondrait à l'objection de mon ami M. Malone. Je n'ai absolument aucune objection, du moment que tout finit par tomber dans le domaine public et que le Parlement ou ce comité ou quiconque peut alors reconstituer la chaîne des événements.

M. Keyes: C'est précisément ce dont nous discutons en ce moment. La question de savoir quand le dossier tombe dans le domaine public est le noeud de l'affaire; c'est le problème que pose l'expression «à titre confidentiel» utilisée dans ce paragraphe.

Si j'ai bien compris, vous affirmez que, contrairement à ce qu'a dit mon collègue d'en face, le fait de rendre le rapport public pourrait également soulever des questions ou même susciter l'intervention d'un témoin ou d'un expert qui a vu ou entendu quelque chose, un élément qui aurait pu être passer inaperçu?

[Text]

Mr. Abbot: That may well be an eventuality of that. My major concern is not really to have it in the public domain for the purpose of introducing new evidence.

Mr. Keyes: No, but that could be a result, could it not?

Mr. Abbot: That could happen, I am sure.

Mr. Keyes: And as long as that possibility is available. . . It is only a draft report; right on the front it says "Draft Report", and if somebody reads more into it than it really is then that would be out of our hands, but that safeguard is there for that extra person, or witness, or whatever, to come forward at a time when you thought you had all the answers.

Mr. Abbot: That could well happen and that could be a fringe benefit. If there is a need in the legislator's mind that the minister of the Railway Safety Act, if there is a functional and valid need for safety in railways or airlines or ships, should see something from the board as a result of this investigation so that he could act promptly with his powers under the Railway Safety Act, I have no problem with that, as long as at the end of the day it becomes an intrinsic part of the overall report tabled in Parliament and everyone can see exactly how this process developed. We will never know under the present statute what the minister saw and what came out in the report, and that is the crux of the matter.

• 1025

Mr. Keyes: Under the heading "Manner of Dealing with Representations", it says:

The board needs to be aware of facts raised by the parties with a direct interest, as well as to be aware of the investigator's findings.

In your opinion, Mr. Abbot, how much influence or leeway should board members be given to, say, request more information on a particular finding or even to look into something that in his or her opinion was not looked into?

Mr. Abbot: I think the five members on the board, on the panel of maybe two, from the beginning to the end of an accident occurrence or investigation should have the broadest powers within the protection of natural justice to go anywhere they desire, to seek the truth on what caused the accident.

I do not think there should be any inhibitions whatsoever to the board. In fact, I probably would give the board more powers than the act has when they are investigating an accident. I see no reason why the board should not go behind the veil of the Minister of Transport if necessary, go into subpoena documents from his files

[Translation]

M. Abbot: C'est une possibilité. L'introduction de nouveaux éléments de preuve n'est pas la principale raison pour laquelle j'insiste pour que ce soit du domaine public.

M. Keyes: Non, mais cela pourrait en résulter, n'est-ce pas?

M. Abbot: Je suis certain que cela pourrait arriver.

M. Keyes: Et aussi longtemps que cette possibilité existe. . . Il s'agit seulement d'un projet de rapport. C'est ce qui est écrit sur la page couverture et si quelqu'un saute trop rapidement aux conclusions à la lecture de ce document, nous n'y pouvons rien, mais cela pourrait permettre à quelqu'un d'autre, à un nouveau témoin, etc., d'apporter de nouveaux éléments à l'enquête alors que l'on croyait posséder déjà la réponse à toutes les questions.

M. Abbot: Cela pourrait arriver et ce pourrait être un avantage additionnel. Si le législateur estime nécessaire d'accorder cette prérogative au ministre chargé de l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire, afin que le ministre puisse agir en invoquant les pouvoirs dont il dispose aux termes de cette loi, au cas où il discernerait dans le projet de rapport du Bureau un besoin valable d'intervenir pour assurer la sécurité des chemins de fer, du transport aérien ou maritime, je n'ai aucune objection à cela, pourvu qu'au bout du compte, tout cela fasse partie intégrante du rapport global qui sera déposé au Parlement et que tous puissent voir exactement ce qui s'est passé. Au terme de la loi actuelle, nous ne saurons jamais ce qui figurait dans le rapport et ce qui a été communiqué au ministre; voilà le noeud de l'affaire.

M. Keyes: A la rubrique «Présentation des observations», on lit ceci:

Le Bureau doit connaître tous les faits signalés par les parties directement intéressées et doit également être mis au courant des conclusions de l'enquêteur.

A votre avis, Monsieur Abbot, dans quelle mesure les membres du Bureau devraient-ils posséder l'influence ou la latitude voulue pour, disons, réclamer davantage d'informations au sujet d'une conclusion en particulier ou même pour examiner plus à fond un point qui, à leur avis, n'a pas été examiné?

M. Abbot: Je crois que les cinq membres du Bureau, ou les deux qui peuvent être affectés à une tâche, devraient posséder les pouvoirs les plus larges possible, compte tenu de la nécessité de protéger la justice naturelle, afin de pouvoir, du début à la fin d'une enquête, aller où ils le veulent pour chercher à connaître la vérité quant aux causes de l'accident.

Je ne crois pas qu'il devrait y avoir la moindre limitation imposée aux membres du Bureau. En fait, j'accorderais probablement des pouvoirs encore plus étendus que ceux que la loi n'accorde pour faire enquête sur un accident. Je ne vois aucune raison pour laquelle le Bureau ne pourrait pas aller jusqu'au cabinet du ministre

[Texte]

since he administers the Railway Safety Act and is the regulator. I see no barriers to the board member.

Mr. Keyes: In your opinion, does this proposed TAIB give that kind of power to the board members?

Mr. Abbot: This thing has moved rather fast. I have not looked into all the intricacies of it, but I think there are enough powers that the board has and the investigator has to do all of these things if they wish to do so. The beauty of this type of legislation and the way the government is approaching this, which we support, is the idea of building in reviews. In 1994 if the board needs more power, then. . .

Mr. Keyes: Are you familiar with CASB?

Mr. Abbot: That is the Canadian Aviation Safety Board. I am not too familiar with it, but I have looked at Dubin and I have read in the press about the air safety board.

Mr. Keyes: All right, I will withhold that question then. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Abbot, to come back to clause 24—and I am sorry to do that—my understanding of the bill is that the investigator is independent. He would go out and investigate the accident and submit his report to the board; then board, in fairness, would get input from other individuals, including the Minister of Transport as to that report, it would take account of those representations and then make its final report. My understanding is that those representations would be available as well with the final report so that somebody could see them.

You mentioned the quasi-judicial function under which you are presently. Under that system, everybody gets an opportunity to have his viewpoint presented and to have it represented, whereas my feeling is that the board functions as a tribunal to take into account the director's investigations and the representations and to make a decision. That is the way fairness is built into the system. Do you have a comment on that?

Mr. Abbot: If the board wishes to talk to the minister, visit the minister, do anything it wants with the minister before it writes its report, so be it. I have no problem with that. But when that board writes its report, it should at that time have weighed all of the evidence, exercised every right, gone into every nook and cranny in that accident and come to the conclusion at that time that this is it, it is done. The public should see that.

[Traduction]

des Transports, au besoin, afin de verser au dossier des documents provenant du ministre, puisque ce dernier est responsable de l'application de la Loi sur la sécurité ferroviaire et des règlements connexes. Les membres du Bureau devraient avoir carte blanche.

M. Keyes: A votre avis, le BEAT que l'on propose de créer accorderait-il de tels pouvoirs aux membres du Bureau?

M. Abbot: On est allé assez rapidement avec ce projet. Je n'en ai pas examiné tous les détails, mais je crois que le Bureau et l'enquêteur possèdent des pouvoirs suffisamment larges pour faire tout cela s'il le souhaite. L'un des aspects les plus intéressants de ce genre de projet de loi et de la façon dont le gouvernement les aborde, avec laquelle nous sommes d'accord, c'est l'idée de prévoir une révision automatique de la loi. Si le Bureau a besoin de pouvoirs plus étendus en 1994, alors. . .

M. Keyes: Connaissez-vous bien le BCSA?

M. Abbot: Il s'agit du Bureau canadien de la Sécurité aérienne. Je ne le connais pas très bien, mais j'ai jeté un coup d'oeil sur le rapport Dubin et j'ai lu dans les journaux des articles sur le Bureau de la Sécurité aérienne.

M. Keyes: Très bien, je retire cette question.

Merci, monsieur le président.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Abbot, pour revenir à l'article 24, et je m'en excuse, d'après mon interprétation du projet de loi, l'enquêteur est indépendant. Il ira sur place pour faire enquête sur l'accident et remettra son rapport au bureau; ensuite, le Bureau, en toute justice, écouterait ce que d'autres personnes, notamment le ministre des Transports, ont à dire au sujet de ce rapport, et il tiendrait compte des instances qui lui ont été faites et remettrait ensuite son rapport final. Si je comprend bien, ces interventions seraient également rendues publiques en même temps que le rapport final afin que quiconque puisse en prendre connaissance.

Vous avez mentionné l'organisme quasi judiciaire dont vous relevez actuellement. Dans ce système, tous ont la possibilité de faire valoir leur point de vue, tandis que j'ai l'impression que le Bureau fonctionne comme un tribunal, écoutant d'une part le rapport de l'enquêteur et d'autre part les interventions de tierces parties, avant de rendre une décision. C'est ainsi qu'un élément d'équité est intégré au système. Quels sont vos commentaires là-dessus?

M. Abbot: Si le Bureau souhaite s'entretenir avec le ministre, rendre visite au ministre, avoir quelque rapport que ce soit avec le ministre avant de rédiger son rapport, qu'il le fasse. Je n'ai aucune objection à cela. Mais quand ce Bureau rédige son rapport, il devrait, à ce moment, avoir déjà examiné tous les éléments de preuve, exercer tous ses droits, fouiller dans tous les recoins, avoir examiné tous les tenants et aboutissants de cet accident et en être arrivé à la conclusion que son travail est terminé.

[Text]

Now the board should have the power to go everywhere and talk to everyone it so wishes, to take evidence on a formal basis or on an informal basis by affidavit. Who cares how the board does it? However, when it comes to the tabling of the document called its report, the public will know it is its report, and I suppose the Federal Court of Appeal, with all these trimmings. . . all is there and that is fine, so be it. We will know that is the board's report.

• 1030

My point is that with this built into the act we will never know if it is the board's final report or if with the confidentiality factor that the minister had that something happened. It may well be nothing happened, but the perception is there, in particular when the minister is completely responsible now. It is not a quasi-judicial relationship. He is completely responsible to Parliament for all rail safety and the Railway Safety Act. The Railway Safety Act is the preventive mechanism. In other words, he is to make sure that railways operate safely.

If accidents do happen, we have this board. We will investigate them. Now we have this board giving its report on a confidential basis to the very minister, or deputy minister, or assistant deputy minister who may, through malfeasance, have contributed to an accident. I cannot accept that.

Mr. Atkinson: Your model is giving more powers to the board than I read into this act, and you would require a lot more members for the board to do the function that you are stating in your model.

I was taken aback by your statement that you would not want the responsibility on behalf of your members to have some input into this. Under this model it seems that those interested parties would want to make sure that the investigator has done his job and that they have the right to correct any of his deficiencies.

Mr. Abbot: I have to correct you there. We have always had input as an intervenor with standing into all railway accidents, and we will continue to do this. I do not mind having input with the investigator, input at a quasi-judicial or public hearing, but I do not want any input whatsoever that is given to me, as a representative of employees or unions, that is confidential.

I do not want any part of any confidential report before the board makes its statement because I think that should be done in open forum. I do not want to be placed in a position where I see something that the public does not see after the process has gone through the normal procedure at length.

You say that the board really does not have enough people or is not geared to do what I am talking about. The Railway Transport Committee, which handled rail safety,

[Translation]

Le public devrait pouvoir prendre connaissance de ce rapport.

Par ailleurs, le Bureau devrait avoir le pouvoir d'aller où il veut, de s'entretenir avec n'importe qui, de recueillir des éléments de preuve dans un cadre officiel ou officieux, au moyen de déclarations faites sous serment. Peu importe comment le Bureau s'y prend. Par contre, quand il s'agit de déposer le document que l'on appelle le rapport, le public sait qu'il s'agit d'un rapport et je suppose que la Cour d'appel fédérale avec toutes ses contraintes. . . Enfin, tout est là, tout a été dit, on sait qu'il s'agit du rapport du Bureau.

Cette disposition étant prévue dans la loi, il sera impossible de savoir s'il s'agit du rapport définitif du Bureau ou si quelque chose est arrivé. Peut-être que rien n'est arrivé mais on aura toujours l'impression que si, d'autant plus que le ministre est désormais entièrement responsable. Il ne s'agit plus en effet de liens parajuridiques. C'est le ministre qui est désormais responsable devant le Parlement de la sécurité ferroviaire et des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il incombe donc au ministre de veiller à la sécurité des chemins de fer.

En cas d'accidents, le Bureau sera chargé de mener une enquête. Or le Bureau soumet son rapport à titre confidentiel au ministre, au sous-ministre ou au sous-ministre adjoint qui, par négligence, ont peut-être contribué à l'accident. C'est inacceptable à mon avis.

M. Atkinson: Vous préconisez donc d'accorder des pouvoirs bien plus étendus au Bureau que ce qui est prévu par la loi et en outre vous êtes d'avis que les membres du Bureau devraient être bien plus nombreux.

J'ai été surpris de vous entendre dire que vous ne voudriez pas que vos membres interviennent dans cette affaire. Or j'aurais cru que les parties intéressées tiendraient à s'assurer que l'enquêteur a bien fait son travail, qu'ils auraient le droit d'intervenir si tel n'est pas le cas.

M. Abbot: Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit. Nous avons toujours eu voix au chapitre en cas d'accidents de chemin de fer et cela reste inchangé. Je suis donc tout à fait d'accord pour discuter avec l'enquêteur et éventuellement au cours d'une audience publique mais non pas en ma qualité de représentant des employés et des syndicats.

Je refuse donc qu'on me communique un rapport confidentiel avant la déclaration du Bureau car je ne tiens absolument pas à prendre connaissance d'un document qui n'est pas dans le domaine public bien que la procédure ait suivi son cours normal.

Vous avez dit tantôt que les membres du Bureau ne sont pas suffisamment nombreux pour s'acquitter de cette tâche. La Commission des transports ferroviaires chargée

[Texte]

had five commissioners assigned to it. I think it was five commissioners with a chairman. They were able to do all of these things under the previous Railway Act. They held public hearings, with two men as a quorum, quasi-judicial hearings under the rules of procedure. They then went back and handed down their judgment, and that became a public document. Under 226, they handled these accidents. People went out and investigated them. I would get a report, and that was the accident.

I cannot see why that process cannot be continued under the new structure. It is a new structure. The key man obviously is the director of investigations and obviously the act says he has to be skilled. The director will be a man familiar with rail; there will be one familiar with air. This all makes common sense. He goes out, he has other inspectors, he has powers, he does his thing, he tables it before this board, who are five wise people collectively knowledgeable on air. It is all marvellous. Then they come to a decision, they do their thing, and at the end of the day make their report. Everyone is happy. But we have this sneaky little thing here, that the minister gets a confidential look at it. It is to that we object.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Dans votre exposé, au quatrième paragraphe de la page 3, vous dites:

The thought will always be there—is this the true report—what did the Minister edit or change, etc., etc.

À l'alinéa 24(4)b), en anglais, on dit ceci:

The Board shall keep a record of those representations;

Cela veut dire que finalement, on a un endroit où on peut voir quelles représentations ont été faites et ce qui a été changé. Donc, votre allégation de la page 3 est tout à fait fausse, selon moi. On ne se demandera pas si le ministre a fait des changements ou non. On aura simplement à aller voir les rapports.

• 1035

Mr. Abbot: As I say, I am not going to go into this type of thing at this time. What I am saying is this. You say the board will have to hold a list of representations. The process you are talking about is before the board comes to its finality. Sure it will keep a list of all the representations. They will be there. That is part of the case file of the board's investigation. There will be an investigator's report on what he did. This will all be there and recorded. But then at the end of the day the board sits down in its wisdom and evaluates all that evidence, all the representation in the public domain, and it comes to a conclusion.

Subclause 24.(2) says, now, this is my conclusion; but I take that conclusion and confidentially give it to the minister over there, and confidentially he gives it back to

[Traduction]

de la sécurité ferroviaire était composée de cinq commissaires plus un président. Ils ont parfaitement réussi à s'acquitter de leur tâche aux termes de la précédente Loi sur les chemins de fer. Ils ont notamment organisé des audiences publiques qui avaient un caractère parajudiciaire, audiences au cours desquelles il suffisait de deux membres pour constituer un quorum. À l'issue de ces audiences, ils ont publié leur rapport. Les accidents ont donc fait l'objet de l'enquête aux termes de l'article 226. Un exemplaire du rapport m'était adressé.

Je ne vois pas pourquoi le nouveau bureau ne reprendrait pas à son compte cette façon de procéder. Le directeur des enquêtes dont le rôle sera tout à fait crucial doit bien entendu présenter toutes les compétences requises comme cela est prévu dans la loi. Ainsi il doit bien connaître les chemins de fer ainsi que le transport aérien ce qui tombe sous le sens. Il a sous ses ordres cinq inspecteurs spécialistes des transports aériens et leur rapport est déposé au Bureau. Tout ça est merveilleux. Donc après enquête ils rédigent le rapport, tout le monde est content, mais ce à quoi nous nous opposons c'est que le ministre peut en avoir communication à titre confidentiel.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): You say the following on page 3, paragraph 4, of your presentation:

On pourra toujours se demander s'il s'agit bien du rapport original ou bien si le ministre y a apporté des modifications etc.

According to subsection 24(4) in the french version, and I quote:

... à l'appréciation du Bureau; celui-ci est tenu, d'une part, de les consigner et de les prendre en considération. . .

This means that we can check which presentations have been made or what changes have been added. Therefore your allegation on page 3 is totally incorrect in my view. There will be no need to wonder whether the minister has changed anything, since you can always check the record of the presentations.

M. Abbot: Sans vouloir entrer dans le détail, voilà de quoi il s'agit. Vous dites que le Bureau a est tenu de consigner les observations ce qui est exact. Il aura également le rapport des enquêteurs et tout sera consigné dans les dossiers. Mais en fin de compte ce sera au Bureau de tirer les conclusions de tous les éléments de l'enquête.

Selon l'alinéa 24.(2), le Bureau adresse un projet de son rapport au ministre à titre confidentiel lequel le renvoie au Bureau également à titre confidentiel. C'est

[Text]

me. That is the point I am making. At that time, here is my report as a board. I have all the representations. They are all on file and in the public domain. That goes over there. The minister sees it. It comes back. This is tabled in Parliament. Between here and there, what happened? And why is there a need for me to go from here to there and back here, to the man who regulates the railway and who could be indicted by this report of the board? He sees it confidentially. It comes back to me. Then the public sees it. Why?

Mme Venne: Oui, mais de toute façon, on va voir les recommandations du ministre, tout simplement en allant consulter les rapports. Elles ne seront pas cachées, ces recommandations-là. C'est dans ce sens-là que je parle. Vous dites ici: Qu'est-ce que le ministre va avoir changé? Ce sera écrit dans les rapports. Ce ne sera pas caché.

Mr. Abbot: The representations you are talking about are all before the fact. We make a representation to the investigator. We make representations to the board. The board sits right here. It comes to a conclusion after the representations are made. That is the point. The representations are all made.

This now is the board's report. We sit in our room. We come to report and we say, here are our recommendations, after the representations we are talking about have all been in. Here is our report. It is like judges at the Supreme Court. They are waiting for the judgment. They have heard the evidence. But instead of publishing your judgment, you hand it to the man who could be the man convicted, to say, do you like it or do you not? You say that confidentially. And you get it back.

That is the point. It actually says he gets an opportunity to see it confidentially. My statement there is we will never know what was in the report before he saw it and the report that was public, because how can we see it if it is confidential?

Mme Venne: C'est ce dont je parle. On ne voit pas le projet de loi de la même façon. Je le regrette beaucoup. Merci, monsieur le président.

The Vice-Chairman: For the benefit of the members, I just want to advise everyone that there is a difference between subclause 24.(2) and subclause 25.(1). In subclause 24.(2) we are talking about a draft report. In subclause 25.(1) we are talking about an interim report.

Mr. Wilbee (Delta): Thank you very much. I appreciated your comments.

I would like to go to a slightly different area and get the union's attitude. I am going to be talking about clause 19, which has to do with confidential medical information and this type of thing. I would like to get the union's opinion first of all on, for example, paragraphs 19.(8)(a), (b), (c), and (d). They are concerned with confidential medical files, undergoing medical examination, and so on. Does the union have any position on this area?

[Translation]

donc justement de ça qu'il s'agit. Tous les éléments figurant dans le rapport du Bureau sont en principe dans le domaine public. Ensuite le rapport est communiqué au ministre qui le renvoie au Bureau et, en fin de compte, le rapport est déposé au Parlement. La question est de savoir ce qui est arrivé dans l'intervalle. Pourquoi faut-il communiquer le rapport à titre confidentiel à la personne, c'est-à-dire au ministre chargé de réglementer les chemins de fer, et que le rapport risque de placer en mauvaise posture. Je tiens donc à souligner que ce rapport lui est communiqué à titre confidentiel et ce n'est qu'ensuite qu'il est rendu public. Voilà la question.

Mrs. Venne: Okay, but the minister's recommendations are published in the reports so they are not secret. You are asking what the minister could have changed in the report. But it will all be written in the reports and nothing will be hidden.

M. Abbot: Les observations dont vous parlez interviennent avant la rédaction du rapport définitif. On peut en effet présenter des observations aux enquêteurs ou au Bureau. Alors c'est sur la base de toutes ces observations que le Bureau tire ses conclusions.

Donc le Bureau se prononce après avoir pris en compte toutes les observations qui lui ont été soumises et rédige son rapport. Il siège en quelque sorte comme la Cour Suprême. Mais alors, au lieu de publier le jugement le Bureau le communique, à titre confidentiel au ministre qui risque d'être mis en cause par le rapport; on sollicite son avis après quoi le rapport est renvoyé au Bureau.

Donc étant donné que le ministre obtient communication du rapport à titre confidentiel, il est impossible pour nous de savoir si le texte du rapport tel qu'il est publié est en tout points identique au texte qui a été communiqué au ministre à titre confidentiel.

Mrs. Venne: That is what I am talking about. We obviously do not see eye to eye as far as this bill is concerned. I am very sorry. Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Je signale à l'attention des membres du Comité qu'il y a une différence entre les alinéas 24.(2) et 25.(1). L'alinéa 24.(2) parle d'un projet de rapport alors que le 25.(1) concerne le rapport provisoire.

M. Wilbee (Delta): Merci de cette précision.

Je voudrais connaître l'avis du syndicat sur une autre question. Il s'agit notamment de l'article 19 relatif aux renseignements médicaux confidentiels etc. Je voudrais savoir ce que le syndicat pense entre autre des alinéas 19.(8) a), b), c) et d) relatifs aux dossiers médicaux confidentiels, aux examens médicaux etc.

[Texte]

Mr. Abbot: A similar type of provision on an ongoing basis, never mind in the case of an accident, is now part of the Railway Safety Act, where a doctor, by statute, if he sees anything he feels would prevent that person from properly doing his job, has to advise the minister on an ongoing basis. If it is required and there is reasonable cause, with all the protections that are built into that type of thing, that it is required for public safety, as you say, for that person to have to take a medical, well, so be it.

• 1040

We always have to have the safeguard of reasonableness in our judicial system to protect us. Because of the danger to the public of material being shipped by rail—you can blow up cities with one car of chlorine—we have to make some inroads in the individual rights of railway workers in safety-related positions for the overall protection of their fellow workers and the population at large, and I am not ashamed to say this. It may not be shared by all of my colleagues in the trade union movement.

If there is balance and fairness there, I think we have to go that extra mile. We just cannot sit back and say we have a whole bag of rights when we are born and no one can ever do this because we are going to the Human Rights Commission or the Charter. I think we have to weigh this on balance with proper judicial protection. If you are now driving a locomotive and are part of a train crew or a signal maintainer, and you have the responsibility for your fellow citizens and workers, you have to be prepared to make some reasonable sacrifices to enter that employment.

Mr. Wilbee: Does this include mandatory drug and alcohol testing?

Mr. Abbot: It depends what that encompasses. The railway unions, through the process of the Railway Safety Act—and we appeared before this committee on it—have accepted the fact, on the basis of statements I made of collective good, that in safety-related positions there are two areas where we have accepted that drug testing should be introduced by legislation. That is for reasonable and probable cause on the job and at the scene of an accident.

An hon. member: What about pre-employment?

Mr. Abbot: Pre-employment is something we have no control over. It is for the railways to decide that. We are talking about existing employees.

We completely oppose any type of random testing. We think random testing is not necessary, because alcohol and drug abuse in the railways is no greater than any other sector of the population in Canada. Transport Canada did a survey that proved this. The difference is there are certain occupations in the railway industry that are public safety related, and we have to look at a higher responsibility in the public safety-related positions because of the damage an error can cause, if an error takes place in these areas.

[Traduction]

M. Abbot: La Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit des dispositions analogues à savoir si le médecin est d'avis qu'une personne n'est pas en état de s'acquitter convenablement de ses fonctions, il doit en aviser le ministre. Nous ne contestons pas l'obligation pour les travailleurs de passer des examens médicaux dès lors qu'il s'agit de garantir la sécurité du public.

Mais toutes ces dispositions doivent être raisonnables. Le transport de certains produits risquant d'être dangereux, ainsi un wagon de chlore peut faire sauter des villes entières, on est obligé de porter atteinte au droit individuel des travailleurs du rail pour assurer la sécurité de leurs collègues ainsi que de l'ensemble de la population. Je le dis même si tous mes confrères des syndicats ne sont pas d'accord avec moi.

À la condition d'être équitable envers tout le monde, je serai d'accord. On ne peut pas se braquer sur les droits individuels et invoquer à tort et à travers la Commission des droits de la personne et la Charte. Mais il faut aussi assurer une protection juridique convenable aux gens. Un conducteur de locomotive ou un préposé à la signalisation ferroviaire ont des responsabilités quant à la sécurité de leurs collègues et de l'ensemble des citoyens et à ce titre il est normal qu'ils consentent à certains sacrifices comme conditions de leur emploi.

M. Wilbee: Y compris des tests obligatoires pour dépister l'usage de l'alcool et des stupéfiants?

M. Abbot: Cela dépend. J'ai déjà lors de mes précédentes comparutions devant le Comité expliqué que les syndicats sont d'accord pour assurer le bien-être de la collectivité de se soumettre à des tests obligatoires pour dépister l'usage des stupéfiants lorsqu'il y a eu un accident.

Une voix: L'accepter également comme condition d'embauche?

M. Abbot: Les conditions d'embauche dépendent non pas de nous mais des compagnies de chemin de fer. Moi je vous parle des employés déjà embauchés.

Par contre, nous sommes tout à fait contre des tests aléatoires. Des tests à notre avis sont tout à fait superflus car il n'y a pas plus d'alcoolisme ou de toxicomanie parmi les travailleurs du rail que dans l'ensemble de la population canadienne. Cela a d'ailleurs été corroboré par une enquête de Transports Canada. La différence c'est que certains postes aux chemins de fer mettent en jeu la sécurité du public et c'est dans ce sens que des mesures doivent être prises car en cas d'erreur, les dégâts risquent d'être graves.

[Text]

Therefore, it has to be understood that if you are accepting one of these positions, certain things will happen under certain protected conditions. Otherwise, I suggest you do not get into any of these positions, because the collective public right must take primacy over the strict adherence to individual rights. That is my personal view, and our association has gone that way, providing we have all the safeguards that one can build in.

Mr. Benjamin: I do not have any other questions for the witness. I just want to emphasize your comment about the difference between clauses 24 and 25 so that we are not led by any rabbit tracks. The interim reporting will obviously be included in the final report, but for something related to safety that needs to be acted upon quickly by the minister, a coroner or a medical officer, the board may make an interim report that is only half a page long.

What we are talking about is the draft of the final report, which is going to be sent to the minister and other interested parties. That just opens the door wide for any kind of interference, and it destroys the credibility of the board. It leaves open the suspicion or the perception that the board is not fully independent. That is why I think there is no need to give any final draft report on a confidential basis in advance to the minister and other interested parties, unless the draft of the final report is also made public at the same time. That is all I wanted to say.

• 1045

Mr. Langlois (Manicouagan): Mr. Abbot, I would like to offer congratulations on your presentation. You have addressed the issue that concerns you and the organization you represent. It is clear in my mind, so I have understood it very well.

Based on your past experience, does Bill C-2 add another layer of regulations to the overall industry on top of what exists now?

Mr. Abbot: The Railway Act, the National Transportation Act and the set-up of the Canadian Transport Commission, which looked after economic regulations, safety regulations, accident investigation, were all under one statute. That statute has been segregated into three different statutes, this being the third. We had the economic deregulation, the NTA set-up, and that was under the National Transportation Act, 1987. We have the Railway Safety Act, which now takes independently the regulation and monitoring of rail safety. We now have the third part of it which is the accident investigation board.

If you look at the global scene, it is much the same as we had under the National Transportation Act and the Railway Act, where it was all under one statute, one quasi-judicial board. It has now been split into three different pieces of legislation which perform the same functions. I

[Translation]

Donc, pour certains postes de travail, il est normal d'imposer certaines conditions. Si vous n'êtes pas d'accord, il faut refuser ces postes car les droits collectifs priment les droits individuels. C'est ce que je pense à titre personnel et le syndicat également est d'accord à condition bien entendu de prendre toutes les garanties possibles.

M. Benjamin: Je n'ai pas de question à poser au témoin. Je tiens, moi aussi, à insister sur la différence entre les articles 24 et 25. Le rapport provisoire est repris dans le rapport définitif; mais lorsqu'il se pose une question de sécurité qui doit être réglée sur le champ soit par le ministre, soit par le coroner ou le médecin, le Bureau peut rédiger un rapport provisoire d'une demi-page seulement.

C'est le projet du rapport définitif qui peut être communiqué à titre confidentiel au ministre ou à d'autres parties intéressées. C'est cette mesure qui risque de donner lieu à toutes sortes d'ingérences et sapent en fait la crédibilité du Bureau. L'indépendance même du Bureau est ainsi mise en cause. C'est pourquoi à mon avis il ne faut pas adresser de projet de rapport à titre confidentiel ni au ministre ni à d'autres parties intéressées, sauf si ce projet de rapport est rendu public simultanément. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Langlois (Manicouagan): Je tiens tout d'abord à vous féliciter de votre exposé monsieur Abbot. Vous y exposez fort clairement les questions qui préoccupent votre organisation, questions que j'ai d'ailleurs fort bien comprises.

D'après vous le projet de loi C-2 aura-t-il pour effet d'alourdir la réglementation à laquelle les chemins de fer sont actuellement assujettis.

M. Abbot: La Loi sur les chemins de fer, la Loi nationale sur les transports et la Commission canadienne des transports chargées de la réglementation en matière d'économie et de sécurité ainsi que des enquêtes en cas d'accident relevaient tous d'une seule loi. Cette loi a été scindée en trois lois distinctes. Nous avons connu une période de déréglementation économique et ensuite on a eu la Loi nationale sur les transports de 1987. Actuellement la sécurité ferroviaire relève des dispositions de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le Bureau d'enquête sur les accidents de transport constitue le troisième et dernier volet.

Dans le passé tout cela relevait de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer. Nous nous retrouvons maintenant avec trois textes législatifs distincts. On pourrait donc dire qu'il y a actuellement moins de réglementation vu que le Bureau d'enquête sur

[Texte]

suppose one could say that there is less regulation because the proposed Transportation Accident Investigation Board has put all modes under the one statute.

I do not think there is an extra layer. I think we have much the same as we had, and I will say that the three acts have updated the existing legislation regarding the NTA, which was based on the MacPherson Commission of 1967. There was a need for an updating. We also had a new government with new ideas, and I suppose someone will update them in a few years from now and life will continue.

Mr. Langlois: Thank you, sir.

Mr. Comuzzi: With regard to the privileged document taken by the railways at the time of an incident, do you agree that that is okay?

Mr. Abbot: I have no problem with the present practice, that for disciplinary procedures the employer. . . My major interest in that aspect of it is from the collective agreement's point of view, not necessarily from the safety point of view.

We have a collective agreement that has worked for many years and it tells you how these things work. The union is completely a part of this process. Pursuant to the collective agreement, the union is there when all of these statements are taken, whether it be discipline for acts—

Mr. Comuzzi: Let us just stay on the accident scene. A member of your union is involved in an accident and now he is giving a statement to a company employee. Tell me what you think. You are not present, it is the company employer and the company employee.

Mr. Abbot: But the union would be present when that statement is taken.

Mr. Comuzzi: No, not necessarily.

Mr. Abbot: By our collective agreement, that is so.

Mr. Comuzzi: But not necessarily.

Mr. Abbot: If that is not the case, then that statement may well be invalidated afterwards, from a disciplinary point of view. If the employee says he does not want the union present, that is his right to do so. The statement is taken, the union is present, and so be it. That is why I say I have no great problem with that because the protections in the collective agreement are there for disciplinary purposes. An accident statement taken by the company follows the same process procedurally as any statement taken from an employee, for any reason.

• 1050

Mr. Comuzzi: Thank you. The doctor was asking questions about health records and the availability of samples. In Ontario we went through a rather lengthy public judicial inquiry into the confidentiality of health

[Traduction]

les accidents de transport sera chargé d'enquêter sur tous les accidents relevant de tous les modes de transport.

Je ne dirai donc pas que la réglementation s'est alourdie, la situation reste en grosso modo inchangée. Les trois textes législatifs mettent à jour les dispositions de la Loi nationale sur les transports basées sur la Commission MacPherson de 1967. Donc une mise à jour s'imposait. Il est d'ailleurs normal qu'un nouveau gouvernement introduise des idées nouvelles et je suis sûr que d'ici quelques années d'autres années nouvelles seront introduites sans pour autant bouleverser la vie.

M. Langlois: Merci.

M. Comuzzi: Acceptez-vous que les compagnies de chemins de fer établissent un contrat au moment d'un accident.

M. Abbot: Il est normal que le patron pour des raisons disciplinaires. . . Moi je m'intéresse à cette question non pas tellement du point de vue de la sécurité comme du point de vue des conventions collectives.

Nous avons des conventions collectives via de nombreuses années qui prévoient toutes ces modalités. Les syndicats participent à la procédure. Donc selon le terme de la convention collective, ce type de déclarations doivent être faites en présence d'un représentant du syndicat, qu'il s'agisse de mesures disciplinaires ou. . .

M. Comuzzi: Supposons qu'un membre de votre syndicat impliqué dans un accident fait une déclaration à un employé des chemins de fer. La déclaration est donc faite par l'employé au représentant patronal sans que vous soyez présent.

M. Abbot: Je m'excuse mais la déclaration est faite en présence d'un représentant du syndicat.

M. Comuzzi: Pas nécessairement.

M. Abbot: C'est ce qui est prévu par la convention collective.

M. Comuzzi: Mais ce n'est pas obligatoire.

M. Abbot: S'il n'y a pas de représentant syndical, la déclaration peut être déclarée nulle et non avenue. Par contre l'employé a le droit de décider qu'il fera une déclaration en l'absence d'un représentant syndical. En principe la convention collective contient des dispositions visant à protéger les employés contre les mesures disciplinaires. Les déclarations faites par des employés impliqués dans un accident se font selon la même procédure que toute déclaration d'un employé quelle qu'elle soit.

M. Comuzzi: Merci. Le médecin posait des question au sujet des dossiers médicaux et de la possibilité de prélever des échantillons. En Ontario, vous vous souviendrez qu'il y a eu la Commission Krever, une longue enquête

[Text]

records, called the Krever Commission. Are you familiar with that?

Mr. Abbot: No, I am not.

Mr. Comuzzi: It seems this clause is opposed to the findings of that commission. I draw that to your attention. When we do the line-by-line review of this, I think we will find that this is contradictory to the findings of that commission, that doctor.

In any event, I end up by asking every witness this question relative to an occurrence, and you spent some time on that this morning. In the legislation it says "railway occurrence". What in your opinion would be an occurrence that would trigger the terms of this bill, to start the process?

Mr. Abbot: Without referring actually to the bill, the word "occurrence" is used. But as it is defined, I think occurrence is so broad that it would cover almost anything that could possibly happen on a railway. The jurisdiction is there. But I think the board, with its rule-making power, will have come to some determination on what occurrences, in their wisdom, they are going to actually put all their investigators behind.

Much the same as under the old situation—and the NTA right now is still handling 226s until this board is set up—they have certain criteria that are laid down. Whether it be a money accident, a money level, any accidents with damage over this amount of money, a death, dangerous commodities, they will all be investigated under 226. So this board will have to follow something similar to that. They will have to decide on some criteria where they are going to send in their investigators, because if they are going to investigate every occurrence on the railway, I think there will be more investigators than there are railway employees.

It is a judgment thing that the board will have to do, and I think it has the right under the bill to make these rules and set these procedures down. I would leave it to the board to decide on how they wish to define an occurrence. I see no problem with the statute being as broad as possible and leaving it up to the board, through experience and their own wisdom and their own resources, to decide how they are going to look at an occurrence.

Mr. Keyes: Given the reasons for interim reports and the necessity of interim reports and the fact that they are

[Translation]

judiciaire publique portant sur le caractère confidentiel des dossiers médicaux. Êtes-vous au courant des travaux de cette commission?

M. Abbot: Non, je ne le suis pas.

M. Comuzzi: Il semblerait que cet article aille à l'encontre des conclusions auxquelles ait abouti la commission et je tenais à porter cela à votre attention. Lorsque nous entamerons l'étude, ligne par ligne, de ce texte, je pense que nous constaterons que cela est tout à fait contraire aux conclusions de la commission et du médecin.

Quoi qu'il en soit, je finis toujours par interroger chacun des témoins sur le terme «occurrence», ou «accident ferroviaire», en français, et vous en avez traité ce matin. L'expression utilisée dans le projet de loi est «railway occurrence» en anglais, et «accident ferroviaire» dans la version française. À votre avis, quel genre d'accident ferroviaire déclencherait le processus prévu dans le projet de loi?

M. Abbot: Sans citer d'extrait du projet de loi, je peux en effet affirmer que c'est le mot «occurrence» qui est utilisé dans la version anglaise. Mais il me semble que la définition de ce terme est si vaste que celui-ci pourra englober pratiquement n'importe quel événement survenant sur une voie de chemin de fer. La juridiction en la matière est prévue. Je pense cependant que le Bureau, doté de son pouvoir de réglementation, devra, dans sa sagesse, déterminer le genre d'accident ferroviaire que leurs enquêteurs seront chargés d'examiner.

Comme c'était le cas dans le cadre de l'ancien régime—et en attendant que le Bureau soit établi, c'est toujours la Loi nationale sur les transports qui régit les cas couverts par l'article 226—il y a un certain nombre de critères qui sont clairement énoncés. Qu'il s'agisse d'un accident qui a coûté cher, qui a causé des dommages d'une valeur supérieure à tant, qui a causé une mort ou bien où il a été question de produits dangereux, tous ces accidents feront l'objet d'enquêtes en vertu de l'article 226. Le Bureau devra donc suivre quelque chose du même genre. Il lui faudra fixer un certain nombre de critères en fonction desquels décider s'ils doivent faire intervenir leurs enquêteurs, car s'ils mènent des enquêtes sur tous les événements qui surviennent, alors il y aura plus d'enquêteurs que d'employés des chemins de fer.

Il faudra que le Bureau fasse preuve de jugement, et je pense qu'il serait habilité, en vertu du projet de loi, s'il est adopté, à établir ses règles et ses procédures. C'est je pense au Bureau qu'il devrait revenir de décider de la façon dont il souhaite définir un accident ferroviaire. Je ne vois aucun inconvénient à ce que le texte législatif soit aussi général que possible pour que ce soit le Bureau, s'appuyant sur son expérience, sa sagesse collective et ses ressources, qui décide quand il va examiner un accident.

M. Keyes: Étant donné l'objet des rapports intérimaires, la nécessité d'en établir et le fait qu'ils soient

[Texte]

confidential, now under this bill the draft report as outlined in clause 24 will also be confidential as proposed in this draft report.

I find it difficult, I suppose, that when you have an incident such as, say, a Mississauga train derailment and thousands of people looking for reasons or what have you as to why they were bounced from their homes, now a draft report, which is also going to take time to come forward, will be held in confidence. Do you see some irregularity there, as I see it, in that the people who are waiting to learn more, aside from what they learn from the media, now must wait an additional extended length of time before they can be informed?

Mr. Abbot: If you take the situation of Mississauga, again Mississauga was done under the Inquiries Act and it was of major significance. Justice Grange may have had four draft reports internally. How many draft reports he might have had is beyond my knowledge. But he eventually did make his final report and it came into the public domain, and none of the confidentiality was there.

Mr. Keyes: Did you find any problems with that?

Mr. Abbot: No.

• 1055

Mr. Keyes: Was it in your eyes a constructive attitude or position to take to make his findings public?

Mr. Abbot: Exactly. I could see no other. Of course, that was done under the Inquiries Act, so I suppose one would have to do that because it is a different statute.

Mr. Keyes: Did any complications arise because the report came out?

Mr. Abbot: No, other than that certain people in the unions and railways were not too happy, I suppose, with everything he said in his report. But I think that is healthy.

Mr. Keyes: There were no complications.

Mr. Abbot: No, not to my knowledge.

The Chairman: You are still going to have a potential for an Inquiries Act.

Mr. Abbot: Exactly.

The Chairman: It is still there because of the public interest in such a large catastrophe.

Mr. Keyes: When there is no inquiry and it goes strictly by TAIB.

The Chairman: I say that there is still the option, though. This does not preclude public inquiries, Mr. Keyes.

[Traduction]

confidentiels, en vertu de l'article 24 du projet de loi, les projets de rapport seront eux aussi confidentiels.

Je ne comprends pas très bien. S'il y a un accident du genre de celui survenu à Mississauga, où un train a déraillé, et que des milliers de personnes essaient de comprendre pourquoi elles ont été chassées de leurs maisons, alors je ne vois pas très bien pourquoi il devrait y avoir un projet de rapport qui va demander un certain temps à préparer, qui sera lui aussi confidentiel. N'y voyez-vous pas un certain illogisme? Pourquoi obliger les gens qui attendent d'en savoir plus, outre ce que leur apprennent les médias, à patienter encore plus longtemps avant de savoir ce qui se passe?

M. Abbot: Si vous prenez le cas survenu à Mississauga, encore une fois, le travail a été mené en vertu de la Loi sur les enquêtes, et c'était une affaire très importante. Le juge Grange a peut-être eu quatre projets de rapport au niveau interne. J'ignore combien de projets de rapport il a pu avoir. Quoi qu'il en soit, il a fini par produire son rapport définitif qui a été rendu public. On ne peut donc pas parler de caractère confidentiel.

M. Keyes: Cela vous cause-t-il des problèmes?

M. Abbot: Non.

M. Keyes: À votre avis, le fait de rendre ses conclusions publiques relève-t-il d'une attitude ou d'une position constructive?

M. Abbot: Tout à fait. D'ailleurs, cela me semble être la seule solution envisageable. Bien sûr, cela a été fait en vertu de la Loi sur les enquêtes, et j'imagine que c'était la chose à faire, étant donné qu'il s'agit d'un texte de loi différent.

M. Keyes: Y a-t-il eu des complications par suite de la parution du rapport?

M. Abbot: Non, sauf que certains, dans les syndicats et aux chemins de fer, n'étaient pas très heureux, vu tout ce qui était dit dans le rapport. Mais je pense que c'était très sain.

M. Keyes: Il n'y a pas eu de complications, n'est-ce pas?

M. Abbot: Non, pas à ma connaissance.

Le président: Il y a donc toujours de la place pour une loi sur les enquêtes.

M. Abbot: Tout à fait.

Le président: Car le public le désire devant une catastrophe de cette envergure.

M. Keyes: Lorsqu'il n'y a pas d'enquête et que cela est renvoyé directement devant le bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Le président: Le choix existe toujours. Cela n'élimine pas les enquêtes publiques, monsieur Keyes.

[Text]

Mr. Benjamin: I believe, for example, the inquiry into the inquiry on the Arrow Air disaster is good under the Inquiries Act, subsequent to the investigation of the event itself. Even with the TAIB, the minister could still order a further inquiry under the Inquiries Act.

Mr. Abbot, as for the members of the unions that belong to the CRLA who are employed in the trucking industry—I think of the CBRT & GW, the machinists and maybe one or two others—when one looks across the country at the fly-by-night jerk-water outfits that are driving around the roads in this country, I get nervous every time I am on the highways. Do you think this bill or this legislation should be enlarged to allow or to require the TAIB, where they deem it appropriate, to carry on investigations into any significant or major trucking accident or mishap on interprovincial and international trucking?

Mr. Abbot: Yes. The answer to that, Mr. Benjamin, is yes. There is no question about it because I do not think that any of the major trucking industries that are operating in Canada, whether they be American or Canadian—that is, the ones who are in the game properly and even some of the smaller ones—should really object. Its purpose is to look at accidents and to thoroughly investigate them with the hope of making the situation safer for them and the public in the future.

This legislation—and we appreciate it and we welcome it—is geared really on a preventive basis to look at something that has happened today and not to look around for someone to throw in jail or shoot. It is an attempt to make it safer for their employees and for the people of Canada tomorrow. I do not see why any reasonable trucking company would not welcome the same approach.

Mr. Benjamin: I do not know whether you own a pleasure boat or not, Mr. Abbot, but would you think pleasure boating in waters under the jurisdiction of the federal government—the coasts, the the St. Lawrence and Great Lakes Seaway and national parks' waters—should be included in this legislation?

Mr. Abbot: I have not thought about it, but on the positive side, why not? The more people you can investigate and the more people you can solve the problems for indicates a good mechanism of government. If you keep going that far, I would like to make sure that the railway unions organize all these investigators.

The Chairman: Mr. Abbot, on that note, that is a delightful way to conclude your evidence this morning, which has been very direct. Your brief has been direct and it has focused on the main area of concern. We have opened up some other areas, but I think I express the

[Translation]

M. Benjamin: Je pense, par exemple, que l'enquête au sujet de l'enquête sur la catastrophe de l'Arrow Air est une bonne chose en vertu de la Loi sur les enquêtes, mais cela n'intervient qu'après la première enquête. Même avec le bureau d'enquête sur les accidents de transport, le ministre pourrait ordonner une nouvelle enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes.

Monsieur Abbot, en ce qui concerne les membres de l'Association des syndicats de cheminots du Canada qui sont employés dans l'industrie du camionnage—je songe au CBRT & GW, aux machinistes et peut-être à un ou deux autres groupes—lorsqu'on voit les équipages de chauffeurs tout à fait sans scrupules et irresponsables qui sillonnent les routes du pays, je suis tendu chaque fois que je prends l'autoroute. Pensez-vous que le projet de loi devrait être élargi de façon à permettre au bureau ou à exiger de lui, lorsque cela semble approprié, de mener des enquêtes sur tout accident ou événement de camionnage important survenu dans le domaine du camionnage interprovincial ou international?

M. Abbot: Oui. La réponse à cette question, monsieur Benjamin, est oui. Cela va sans dire, car je ne pense pas que, parmi les importantes sociétés de camionnage travaillant au Canada, qu'elles soient américaines ou canadiennes—c'est-à-dire celles qui jouent selon les règles, et même certaines des plus petites boîtes—il y en ait qui s'y opposeraient. L'objet du bureau est d'examiner les accidents et de mener des enquêtes approfondies dans l'espoir d'améliorer la sécurité pour les camionneurs et pour le public.

Le projet de loi—que nous apprécions et dont nous applaudissons le dépôt—vise, dans une optique axée sur la prévention, à examiner quelque chose qui se produit et non pas à chercher quelqu'un à mettre en prison ou à descendre. Le but est d'améliorer la sécurité pour les employés de ces compagnies et pour les citoyens canadiens de demain. Je ne vois pas pourquoi une entreprise de camionnage dont les responsables sont raisonnables ne serait pas d'accord avec cette approche.

M. Benjamin: Je ne sais si vous possédez un bateau de plaisance, monsieur Abbot, mais pensez-vous que la navigation de plaisance dans les eaux qui relèvent du gouvernement fédéral, c'est-à-dire les côtes, le fleuve Saint-Laurent, la voie maritime des Grands Lacs et les eaux que renferment les parcs nationaux, devrait elle aussi être couverte par le projet de loi?

M. Abbot: Je n'y ai pas réfléchi, mais pourquoi pas? Un mécanisme gouvernemental ne peut qu'être qualifié de bon s'il vous permet d'enquêter sur plus de gens et de résoudre les problèmes d'un plus grand nombre de personnes. Mais si vous voulez aller toujours plus loin dans ce sens, j'aimerais être bien certain que les syndicats de cheminots joueront leur rôle.

Le président: Monsieur Abbot, c'est sur cette note heureuse que se terminera votre comparution devant le Comité ce matin, et je tiens à dire que celle-ci aura été très directe. Votre mémoire est direct et il traite de la principale question qui nous préoccupe. Nous avons

[Texte]

view of the members of the committee for appreciating your forthright... You are always very articulate and erudite when you appear before committees. As I said today, there was a certain consensus that it was very delightful. It is very delightful to be exposed to. Thank you very much for appearing.

Mr. Abbot: You have just destroyed my reputation.

The Chairman: No, no, I do not want to go overboard.

Colleagues, we have two other witnesses who have been patiently waiting here. I call the officials from the Department of Transport's Marine Casualty Investigation Division, Mr. Pratt and Captain Thorne.

• 1100

The evidence here, as members are aware, is about how the marine situation is done now in terms of accidents and how they feel the TAIB is going to help that, or hurt that, or amplify it. Their memorandum has been circulated to members.

Mr. Dennis Pratt (Inspector General, Transportation Safety, Marine Casualty Investigations, Department of Transport): It was not my intention, unless you wish it, to spend much time with our brief, but rather simply to explain the roles that Captain Thorne and I play in the Department of Transport.

The Chairman: I think that would be better, because your brief has been circulated. We appreciate your getting it to the committee in time for the members to have it before them to read before they came to the meeting.

Mr. Pratt: I must apologize that it did not get here a little sooner.

The Chairman: So take it away and give us a synopsis of what you two do on the marine side and how that dovetails with Bill C-2 and/or whether it is going to be helped by Bill C-2 or where you can see Bill C-2 and the marine side fitting together.

Mr. Pratt: I am the Inspector General of Transportation Safety in the department. I have been in the position since last summer. My activities have been primarily directed towards marine casualty and accident investigations. In my particular role I have authority from the minister to review all the casualty and accident investigation reports and to approve their release. I also have the authority to make recommendations that might arise from those investigations; recommendations to the Commissioner of the Canadian Coast Guard, for example, or to other interested parties. I have some restrictions in that respect.

[Traduction]

abordé d'autres sujets également, mais j'exprime certainement le point de vue de l'ensemble des membres du Comité en vous disant que j'apprécie la façon très ouverte... Vous vous exprimez toujours avec autant de facilité et d'érudition lorsque vous comparez devant les comités. Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, de l'avis général, notre rencontre avec vous a été des plus agréables. Merci beaucoup d'être venu nous voir.

M. Abbot: Vous venez de démolir ma réputation.

Le président: Non, je ne voulais pas en mettre de trop.

Mesdames et messieurs, il nous reste encore à entendre deux autres témoins qui attendent patiemment. J'invite donc à venir s'asseoir à la table les représentants de la division des enquêtes sur les accidents maritimes du ministère des Transports, M. Pratt et le capitaine Thorne.

Comme le savent les députés, les témoignages que nous allons maintenant entendre porteront sur le transport maritime, plus particulièrement sur les accidents qui s'y produisent et sur ce que le bureau d'enquêtes sur les accidents de transport va faire pour améliorer les choses, ou au contraire les aggraver. Le mémoire des témoins a été distribué.

M. Dennis Pratt (inspecteur général, sécurité des Transports, enquêtes sur les accidents maritimes, ministère des Transports): A moins que vous ne le souhaitiez, je ne pensais pas consacrer beaucoup de temps à notre mémoire. Je prévoyais plutôt de vous expliquer les rôles joués par le capitaine Thorne et par moi-même au ministère des Transports.

Le président: Je pense en effet que ce serait préférable, car votre mémoire a été distribué aux députés. Nous vous sommes d'ailleurs reconnaissants de l'avoir fait parvenir assez rapidement au Comité pour que les députés puissent le lire avant la réunion d'aujourd'hui.

M. Pratt: Je m'excuse de ne pas avoir pu le faire encore plus tôt.

Le président: Allez-y, résumez-nous ce que vous faites tous les deux relativement aux accidents maritimes, et dites-nous comment cela cadre avec le projet de loi C-2, si les choses vont s'améliorer avec l'adoption de ce projet de loi, et comment, selon vous, le projet de loi et votre secteur pourront cadrer ensemble.

M. Pratt: Je suis inspecteur général de la sécurité des Transports au ministère. J'occupe ce poste depuis l'été dernier. Je me suis principalement occupé d'enquêtes sur des accidents maritimes. Dans le cadre de mes fonctions, je suis autorisé par le ministre à examiner tous les rapports d'enquêtes sur des accidents et à approuver leur diffusion. Je suis également autorisé à présenter des recommandations concernant la sécurité à la garde côtière canadienne, par exemple, et à d'autres parties intéressées. Ma marge de manoeuvre dans ce domaine est cependant assujettie à certaines restrictions. Si je crains qu'une

[Text]

If in my opinion a recommendation is going to give rise to substantial controversy, then I would seek the minister's approval before making that recommendation.

Captain Thorne is the technical expert insofar as marine casualty and accident investigation is concerned. He makes the decisions as to what level of investigation should be carried out. He appoints the investigator and so on.

If I may, Mr. Chairman, I would like to turn to Captain Thorne to give a further explanation of his activities.

The Chairman: So, really, Captain Thorne is the director of investigations, in a sense—

Mr. Pratt: Yes.

The Chairman: —on the marine side.

Captain Brian Thorne (Chief, Marine Casualty Investigations, Department of Transport): Perhaps I should just give a little résumé. I was at sea for a number of years and received my master's certificate. I joined an electronic manufacturing company in the U.K. and my function was to take equipment to sea and teach people to use it. I was fortunate enough to get extensive fishing experience in during this period. In 1967 they transferred me to Canada and I continued this expertise here. Then I joined the department in 1972 as a field investigator, investigating the more serious casualties but primarily operating the public inquiries. We have had about 15 what we call formal investigations between then and recently.

In 1980 I was appointed chief of the division, and it is my day-to-day responsibility for the investigation of all marine casualties in Canada. I should explain that, perhaps arbitrarily, we do not deal with pleasure craft. One of the reasons for that is that we did not have complete jurisdiction. The new bill gives us that necessary jurisdiction.

We have something like 1,500 reportable occurrences, of which about 1,000 are—the figures are given in here and I will not bore you too much with them—casualties, which are basically damage to a vessel. We have something like 250 to 300 personal injuries, so personal injuries aboard a vessel are a very important part of marine safety. They are about one-fifth of our business. Then we have dangerous occurrences, about 200 of those a year. Of 1,500 we investigate something like 200 to 250 every year and every report is a public document.

[Translation]

recommandation donne lieu à une controverse, alors je dois obtenir l'approbation du ministre avant de la faire.

Le capitaine Thorne, quant à lui, est l'expert technique pour ce qui des enquêtes sur les accidents maritimes. C'est lui qui décide jusqu'à quel niveau une enquête doit être poussée. C'est lui qui choisit l'enquêteur, etc.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais maintenant lui céder la parole; il pourra vous donner une explication un peu plus étoffée de ses activités.

Le président: C'est donc le capitaine Thorne qui est le directeur des enquêtes, dans un certain sens. . .

M. Pratt: Oui.

Le président: . . . pour ce qui est du volet maritime.

Le capitaine Brian Thorne (chef, enquêtes sur les accidents maritimes, ministère des Transports): Je devrais peut-être vous faire un petit résumé de mes antécédents. J'ai passé plusieurs années en mer, puis j'ai reçu ma maîtrise. Je me suis fait embaucher par un fabricant de matériel électronique au Royaume-Uni, où j'étais responsable d'aller en mer avec du matériel et d'apprendre aux gens à s'en servir. J'ai eu le grand bonheur d'acquérir une très bonne expérience de la pêche pendant cette période. En 1967, l'entreprise m'a transféré au Canada, et j'ai continué de faire le même genre de travail ici. Puis je suis entré au ministère en 1972 comme enquêteur sur les lieux. Je menais les enquêtes pour les accidents les plus graves, mais je m'occupais principalement des enquêtes publiques. Depuis, nous avons eu une quinzaine d'enquêtes que je qualifierais d'officielles.

En 1980, on m'a nommé chef de la division, et dans le cadre de mes fonctions je suis responsable des enquêtes pour tous les accidents maritimes survenus au Canada. Il me faudrait peut-être préciser que, pour des raisons que l'on pourrait qualifier d'arbitraires, nous ne nous occupons pas des bateaux de plaisance. L'une des raisons à cela est que nous n'avons pas entière juridiction. Cependant, si le projet de loi est adopté, les enquêtes sur ces accidents seront alors de notre compétence.

Environ 1,500 événements nous ont été signalés, dont environ 1,000—les chiffres sont ici et je ne vais pas vous ennuyer avec tout cela—sont des accidents ayant causé des avaries à un navire. Nous avons relevé entre 250 et 300 accidents humains; par conséquent les accidents humains à bord d'un navire sont un volet important des activités en matière de sécurité maritime, ils comptent pour près du cinquième de notre travail. Viennent ensuite les événements dangereux—environ 200 par an. Sur les 1,500, nous faisons chaque année enquête sur 200 à 250, et chaque rapport est un document public.

[Texte]

The Chairman: Were either of you gentlemen consulted regarding this bill before it became Bill C-2?

Capt Thorne: Yes, Mr. Chairman, I was on the drafting committee for the last three years.

The Chairman: Just as a matter of academic interest, because of your experience and background, were you involved in the *Ocean Ranger* inquiry?

Capt Thorne: Yes, I was, sir. I ordered the preliminary inquiry and I was part of the formal investigation process, which was subsequently cancelled in favour of a public inquiry.

The Chairman: Thank you.

Mr. Comuzzi: What is the legislation under which you operate at this moment?

Capt Thorne: Well, it was Part X of the Canada Shipping Act. The Canada Shipping Act has just been renumbered, but it is the Canada Shipping Act.

Mr. Comuzzi: That is from where you get your jurisdiction.

Capt Thorne: Yes. The only other exception is that our reports are made public under the access legislation.

Mr. Comuzzi: Could you explain what you mean by that, please?

Capt Thorne: The Canada Shipping Act is an ancient act. I am sure you will know it recently has been amended extensively, but the section we work with is ancient and desperately needs change. It was designed to give a single inquiry officer or investigation officer supreme powers to produce a confidential report for the minister. This is how it was until 1980 when the access legislation was coming into force. I think it was in fact the day after I was appointed that the commissioner of the coast guard told me that all reports had to be public. Suddenly we went from a totally confidential environment to a totally public one, and this was quite devastating.

Mr. Comuzzi: Under what sections of the Canada Shipping Act do you operate?

Capt Thorne: On April 24 it all changed and I can only remember the old numbers, which are 545, 542 and 548. There is a general superintendents section earlier on, section 541 defines what a casualty is, and our regulations define what an accident is.

Mr. Comuzzi: So there is a difference between "casualty" and "accident".

Capt Thorne: Yes, and it is spelled out in the Canada Shipping Act. A casualty, briefly and very simply, is damage to a ship or a ship going aground without damage;

[Traduction]

Le président: L'un ou l'autre de vous deux a-t-il été consulté relativement au projet de loi avant qu'il ne soit déposé?

Capt Thorne: Oui, monsieur le président, j'ai siégé pendant les trois dernières années au comité de rédaction.

Le président: J'aimerais tout simplement vous poser une petite question, histoire de savoir: étant donné votre expérience et vos antécédents, avez-vous participé à l'enquête sur l'*Ocean Ranger*?

Capt Thorne: Oui monsieur. C'est moi qui ai ordonné l'enquête préliminaire, j'ai participé à l'investigation formelle, qui a été annulée par la suite, pour être remplacée par une enquête publique.

Le président: Merci.

M. Comuzzi: Quelle loi gouverne vos activités à l'heure actuelle?

Capt Thorne: La partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada. Elle a été renumérotée, mais il s'agit toujours de la même loi.

M. Comuzzi: C'est elle qui fixe votre mandat, n'est-ce pas?

Capt Thorne: Oui. La seule autre exception, c'est que nos rapports sont rendus publics en vertu de la législation en matière d'accès à l'information.

M. Comuzzi: Pourriez-vous m'expliquer ce que vous entendez par là.

Capt Thorne: La Loi sur la marine marchande du Canada est une ancienne loi. Vous savez, j'en suis sûr, qu'elle a très récemment été remaniée, mais l'article qui nous concerne est très vieux et aurait vraiment besoin d'être modifié. Il avait pour objet, à l'origine, d'accorder à un seul agent d'enquête ou agent d'investigation le pouvoir exclusif de soumettre un rapport confidentiel au ministre. Cette situation s'est maintenue jusqu'en 1980; la Loi en matière d'accès à l'information est alors entrée en vigueur. Je pense d'ailleurs que c'est le lendemain de ma nomination que le commissaire de la garde côtière m'a dit que tous les rapports devaient être rendus publics. Tout d'un coup, nous sommes passés d'un cadre de travail entièrement confidentiel à un cadre de travail tout à fait public, et cela a provoqué un véritable bouleversement.

M. Comuzzi: En vertu de quels articles de la Loi sur la marine marchande canadienne agissez-vous?

Capt Thorne: Le 24 avril, tout a changé, et je ne me souviens que des anciens numéros, soit les articles 545, 542 et 548. Il y a plus loin un article traitant des surintendants généraux, et l'article 541 définit ce qu'est un sinistre, tandis que nos règlements précisent ce qu'est un accident.

M. Comuzzi: Il y a donc une différence entre «sinistre» et «accident».

Capt Thorne: Oui, et cela est expliqué dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Un sinistre, expliqué brièvement et simplement, correspond à un accident à un

[Text]

an accident basically is an injury to an individual without damage to a ship.

Mr. Comuzzi: The reason I am asking those questions is that I know how old that act is and you have just saved me a whole bunch of time in reviewing it.

I was interested in your comments, sir, that up to this time you have had no jurisdiction over pleasure craft and that if this new legislation does pass basically in its present form, the pleasure craft casualties and accidents will come under your jurisdiction. I would like you to comment on that, please.

Capt Thorne: The definition of a ship under the Canada Shipping Act excludes any craft propelled by oars and presumably by paddles; by extension, therefore, we do have jurisdiction on anything that sails or anything that is driven by motor and we could extend our jurisdiction to pleasure craft under sail or under motor. That, as you will realize, is an incomplete jurisdiction.

At the present moment we concern ourselves with pleasure craft only if they are involved with a commercial vessel or if they make an allegation against the Crown. Those basically are the two areas in which we seek our jurisdiction.

Mr. Pratt: However, Bill C-2 has no such restriction at all.

Mr. Comuzzi: If I read Bill C-2 correctly, and I am interested in your interpretation of Bill C-2, any incidents that happen with respect to pleasure craft on waters would come under your jurisdiction for investigation, should you choose to investigate.

Capt Thorne: That is so, yes.

• 1110

Mr. Comuzzi: I do not have the document, but I recall reading in one of the reports I read in preparation for working on this committee that it addressed the very serious problem of pleasure craft accidents in this country, and when you looked at the numbers and the deaths involved they seemed to have more injuries to people than any other incident on the water. Is that a correct statement?

Capt Thorne: Yes, that is so, sir. We deal with something like 50 to 60 deaths in commercially related casualties and accidents every year and we estimate there are something like 200 deaths in pleasure craft, if you can call it "pleasure". The injuries in that area are not known.

Mr. Comuzzi: Given the Canada Shipping Act and the difficulty in working your way through that section—and it has been in existence for a long time—you welcome the

[Translation]

navire causant des avaries ou un échouement sans avaries. Par accident, on entend un accident que subit une personne à bord d'un navire, mais qui ne résulte pas en un sinistre maritime.

M. Comuzzi: Si je vous pose ces questions, c'est que je sais à quand remonte la loi et vous m'avez économisé beaucoup de temps en me fournissant ces explications.

Vos remarques sur le fait que vous n'avez jusqu'ici eu aucune juridiction sur les navires de plaisance m'ont intéressé, tout comme vos explications selon lesquelles si le projet de loi est adopté dans son libellé actuel, les accidents et les sinistres concernant des bateaux de plaisance relèveront dorénavant de votre compétence. Pourriez-vous m'en dire davantage.

Capt Thorne: La définition de «navire» donnée par la Loi sur la marine marchande du Canada exclut tout bateau que l'on fait avancer à l'aide de rames et sans doute aussi avec des pagaies. Par conséquent, notre juridiction s'étend aux voiliers et aux bateaux à moteur, et nous pourrions élargir notre juridiction pour qu'elle englobe les navires de plaisance à voiles et à moteur. Vous conviendrez qu'il s'agit là d'une juridiction incomplète.

À l'heure actuelle, nous ne nous intéressons aux navires de plaisance que si l'affaire concerne en même temps un navire commercial ou bien si l'utilisateur du navire de plaisance présente une allégation contre la Couronne. Ce sont les deux seuls cas dans lesquels nous cherchons à exercer notre juridiction dans ce domaine.

M. Pratt: Cependant, le projet de loi C-2 ne prévoit aucune restriction quelle qu'elle soit.

M. Comuzzi: Si je comprends bien le libellé du projet de loi C-2, et votre interprétation m'intéresse, tout incident touchant un navire de plaisance pourrait faire l'objet d'une enquête assurée par vos soins, si vous choisissez d'en faire une. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Capt Thorne: C'est exact.

M. Comuzzi: Je n'ai pas le document, mais je me souviens d'avoir lu dans l'un des rapports dont j'ai pris connaissance en me préparant aux travaux du Comité qu'il portait sur le très grave problème des accidents d'embarcations de plaisance au pays; et, d'après les statistiques sur les blessures et les décès, il semble que ce soit dans cette catégorie d'embarcations que le nombre de blessures est le plus élevé. Est-ce exact?

Capt Thorne: En effet, c'est exact monsieur. Dans le secteur commercial, nous comptons quelques cinquante à soixante morts chaque année et, d'après nos estimations il y aurait quelque deux cents morts par année pour la catégorie des embarcations de plaisance, si l'on peut vraiment parler de «plaisance» dans ce cas. Les statistiques sur les blessures ne sont pas connues pour cette catégorie.

M. Comuzzi: Compte tenu de la Loi sur la marine marchande du Canada et des difficultés que vous cause cet article—en vigueur depuis de nombreuses années—vous

[Texte]

introduction of Bill C-2 and what C-2 allows your marine department to do, with some modifications. Is that correct?

Capt Thorne: To be frank, we welcome the introduction of Bill C-2 with no modifications.

Mr. Comuzzi: Mr. Pratt, I was very interested in your comment when you said that with certain reports that come to you—I think I am accurately saying what you stated—you would have to seek ministerial approval before their release. Would you expand on that, please?

Mr. Pratt: I think you may have misinterpreted my statement, or else I gave you the wrong impression. I am able to release to the public all marine casualty and accident investigation reports once they have been finalized. Where I was introducing a restriction was that when it comes to making recommendations arising from an investigation, I have the minister's authority to make and release those recommendations unless they are likely to enter into a very controversial situation, in which case I seek the minister's approval for those recommendations.

Mr. Comuzzi: The only follow-up to that, then, is whether you see that continuing under Bill C-2 or you see a change in your procedure under C-2.

Mr. Pratt: Of course all of that would then rest with the Transportation Accident Investigation Board, which can make its recommendations. To the best of my knowledge the minister would not be consulted on those recommendations and would have to respond within 90 days.

Mr. Comuzzi: You see yourself reporting to an entirely different tribunal, then.

Mr. Pratt: Yes, if I belong to that tribunal at all.

The Chairman: How many people are you talking about who may be seconded from Marine Casualty to the Transportation Accident Investigation Board?

Mr. Pratt: A total of 49.

The Chairman: Fine. Your evidence has been pretty clear so far.

Mr. Benjamin: The marine casualties and accidents you investigate and report on... and the reports are made public... do you submit a draft report to the minister or his deputy before you issue a final report?

Mr. Pratt: Yes, we provide a draft report to the Commissioner of the Canadian Coast Guard. Of course the reason for that is to ensure he has as early as possible an indication of any action he should take in regulations or practices.

[Traduction]

accueillez favorablement le dépôt du projet de loi C-2 et les possibilités qu'il offre à vos services maritimes, moyennant certaines modifications. Est-ce exact?

Capt Thorne: Je vous dirai en toute franchise que nous sommes en faveur du projet de loi C-2 dans sa forme initiale sans modification.

M. Comuzzi: Monsieur Pratt, j'ai été très intéressé par votre commentaire selon lequel certains rapports qui vous parviennent—et il me semble que je vous cite correctement—devraient faire l'objet d'une approbation ministérielle avant d'être rendus public. Pourriez-vous expliquer cela davantage, s'il vous plaît?

M. Pratt: Il se peut que vous ayez mal interprété ma déclaration ou que je vous aie donné une fausse impression. Je suis en mesure de rendre publics tous les rapports d'enquête sur les accidents maritimes une fois qu'ils sont définitifs. J'ai précisé cependant que, lorsqu'il est question de faire des recommandations à la suite d'une enquête, j'ai l'autorisation du ministre de les faire et de les rendre publiques à moins qu'elles ne risquent de susciter des controverses, auquel cas je sollicite l'approbation du ministre.

M. Comuzzi: Le seul aspect pertinent donc, c'est de savoir si vous prévoyez les mêmes modalités dans le cadre du projet de loi C-2 ou si vous envisagez une modification.

M. Pratt: Bien entendu, tous ces aspects relèveraient du Bureau d'enquête sur les accidents de transport, travail, qui est en mesure de faire des recommandations. À ma connaissance, ces recommandations ne feraient pas l'objet de consultations auprès du ministre, et ce dernier aurait 90 jours pour donner sa réaction.

M. Comuzzi: Selon vous donc, vous relèveriez d'un tout autre tribunal.

M. Pratt: En effet, si toutefois je fais partie de ce tribunal.

Le président: Selon vos prévisions, combien de personnes seront détachées du service des enquêtes sur les accidents maritimes au Bureau d'enquête sur les accidents de transport?

M. Pratt: Au total, 49.

Le président: Très bien. Votre déposition a été assez claire jusqu'à maintenant.

M. Benjamin: Pour ce qui est des sinistres et des accidents maritimes au sujet desquels vous faites enquête et vous préparez des rapports... qui sont rendus public... présentez-vous au ministre ou à son sous-ministre un projet de rapport avant de publier un rapport final?

M. Pratt: Oui, nous présentons un rapport préliminaire au commissaire de la garde côtière canadienne. Si nous le faisons, bien entendu, c'est pour qu'il soit saisi dans les meilleurs délais de toutes mesures à prendre en matière de réglementation ou de pratique.

[Text]

Mr. Benjamin: Before you even have a draft report written, if you see something that needs correcting or that should be acted on, do you not send a quick interim report or memo to that man right away? You do not wait until your final report is done.

Mr. Pratt: That is correct, sir.

• 1115

Mr. Benjamin: Then why would he need to see the draft final report beforehand, in confidence?

Mr. Pratt: The draft report provides a full substantiation and justification for the findings. The early memorandum may strictly inform him of an infraction that we have identified.

Mr. Benjamin: You heard the discussion earlier this morning on this very matter. I do not know if you were here on Tuesday, but it was also discussed when the railroads were here. I take it then that you do not have any objection to the minister or other interested parties getting a copy of the draft final report in confidence, for them to comment upon within 90 days. You do not have any problem with that?

Mr. Pratt: No, I do not.

Mr. Benjamin: Do you not think it at least could cause a perception of an infringement on the independence of the board?

Mr. Pratt: Yes, I suppose it could cause a perception of that. I would like to add, however, that one of the things we are not able to do now is provide a draft report to the interested parties. The Canadian Shipping Act does not permit us to do that, and we welcome the change under this bill which will permit the provision of that draft to other interested parties. I think that is a very important aspect of the bill.

Mr. Benjamin: Is there anything you think might be a good idea to have in this bill that is not there now concerning marine or the operations of the board?

Mr. Pratt: I do not think so, sir. We, and in particular Captain Thorne, had the opportunity over the last two or three years to make suggestions as to what things should be in that bill, and I am happy to say most of those have been accepted.

The Chairman: This multimodal concept has had quite a gestation period within the Department of Transport, if my vibrations are correct.

Mr. Pratt: Yes, indeed, sir.

Mr. Benjamin: Also is there anything in it that you think should not be in it?

Mr. Pratt: No.

[Translation]

M. Benjamin: Avant même la rédaction d'un rapport préliminaire, si vous constatez qu'il est nécessaire de corriger la situation ou d'agir, ne lui transmettez vous pas immédiatement un rapport provisoire ou une note de service? Vous n'attendez pas que le rapport définitif soit prêt.

M. Pratt: C'est exact, monsieur.

M. Benjamin: Alors pourquoi aurait-il besoin de prendre connaissance du rapport final préliminaire, à titre confidentiel?

M. Pratt: Le rapport préliminaire fournit tous les détails et les justifications qui motivent les conclusions, tandis qu'une note de service préalable peut se borner à les informer qu'une infraction a été constatée.

M. Benjamin: Vous avez entendu la discussion qui a eu lieu plus tôt ce matin précisément sur cette question. Je ne sais pas si vous étiez là mardi, mais la question a également été abordée à l'occasion du transport ferroviaire. Donc, si j'ai bien compris, vous ne vous opposez pas à ce que le ministre ou d'autres parties intéressées obtiennent un exemplaire du rapport final préliminaire à titre confidentiel, pour commentaire, dans les 90 jours. Cela vous pose-t-il un problème?

M. Pratt: Non, pas du tout.

M. Benjamin: Ne pensez-vous pas tout au moins que cela pourrait être perçu comme en empiètement sur l'indépendance du bureau?

M. Pratt: En effet, je suppose que cela pourrait donner cette impression. Je tiens cependant à ajouter que nous ne pouvons pas à l'heure actuelle fournir de rapport préliminaire aux parties intéressées. Nous ne sommes pas autorisés à le faire aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada et nous sommes favorables à la modification proposée dans le projet de loi, car elle nous le permettra. Selon moi, il s'agit d'un aspect important du projet de loi.

M. Benjamin: Y a-t-il selon vous, des dispositions que le projet de loi pourrait comporter et qui n'y sont pas actuellement au sujet des services d'enquête sur les accidents maritimes ou des activités du bureau?

M. Pratt: Je ne le crois pas, monsieur. Nous avons eu l'occasion, au cours des deux ou trois dernières années—c'est les cas notamment du capitaine Thorne—de faire les propositions qui nous semblaient valables au sujet du contenu de ce projet de loi, et je suis satisfait de constater qu'elles ont été retenues pour la plupart.

Le président: Cette optique multimodale est le fruit d'une mûre réflexion au ministère des Transports, si j'ai bien compris.

M. Pratt: Oui, c'est bien le cas, monsieur.

M. Benjamin: Également, le projet de loi contient-il certaines dispositions qui ne devraient pas y figurer?

M. Pratt: Non.

[Texte]

The Chairman: I think it is very clear. I want to thank you very much for—

Mr. Benjamin: Just a minute.

The Chairman: You have asked two general great questions and had two great answers. What more do you have to feel around for?

Mr. Benjamin: I am just curious, Mr. Chairman—

The Chairman: Let us get on to the other witnesses. They have helped draft the bill.

Mr. Benjamin: A few years ago when we were dealing with the NTA, or the Marine Safety Act, or whatever, representations were made to us, particularly by the seamen and dock workers, regarding the automatic issuance of survival suits in the appropriate circumstances, depending on location, time of year, and what not. When the water temperature is freezing or less and somebody falls overboard, on the St. Lawrence Seaway or somewhere on the east coast, they do not have much of a chance. Is it a requirement that survival suits be worn when people are working in those kinds of circumstances and conditions?

Mr. Pratt: If I may, I will ask Captain Thorne to respond.

Capt Thorne: Mr. Benjamin, the regulations for the use of immersion suits are being phased in to assist the industry with the economics of it, and also the manufacturers for the production of them, but they are mandatory now on some vessels. They are certainly fitted on most vessels, and my understanding is they will be mandatory on all inspected vessels within a period of time.

Mr. Benjamin: Any idea how long?

Capt Thorne: I could not guess an answer to that, sir. Again this is a regulatory problem and my colleagues in Coast Guard, I am sure, could answer it immediately.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I will be brief with our witnesses. I draw your attention to page 4 of your report where you mention in the third paragraph:

Although investigation reports are now made public, there is no mechanism for prior provision of draft reports to interested parties. Early disclosure is important in the identification of errors and misunderstandings as well as affording affected parties the opportunity for input.

How do you define interested parties?

[Traduction]

Le président: Cela me semble fort clair. Je tiens à vous remercier beaucoup de. . .

M. Benjamin: Une minute.

Le président: Vous avez posé deux excellentes questions d'ordre général et vous avez eu droit à deux réponses excellentes. A quoi vous sert-il donc de continuer à fouiller?

M. Benjamin: Simple curiosité, monsieur le président. . .

Le président: Passons donc aux autres témoins. Ils ont participé à la rédaction du projet de loi.

M. Benjamin: Il y a quelques années lorsque nous nous penchions sur la LNT, la Loi sur la sécurité maritime ou une mesure législative de ce genre, des groupes, représentant notamment les marins et les débardeurs, nous ont sensibilisés à la question de la distribution automatique de combinaisons de survie dans certaines circonstances, à certains emplacements et à certaines périodes de l'année et ainsi de suite. Lorsque la température de l'eau est égale ou inférieure au point de congélation dans le Golfe du St-Laurent ou ailleurs sur la côte est, une personne qui tombe à l'eau a peu de chance de survivre. Le port de combinaison de survie est-il obligatoire pour les personnes qui travaillent dans ce genre de situation?

M. Pratt: Permettez-moi de demander au Capitaine Thorne de répondre.

Capt Thorne: Monsieur Benjamin, les règlements qui visent l'utilisation de combinaisons de plongée entrent en vigueur de façon graduelle pour que les coûts entraînés soient absorbés graduellement et aussi pour qu'on permette au fabricant de s'adapter à la demande, mais ils sont déjà obligatoires sur certains navires. La plupart des navires sont déjà certainement dotés de ce genre de combinaisons, et elles seront obligatoires sur tous les navires inspectés d'ici quelque temps.

M. Benjamin: Pourriez-vous dire dans combien de temps environ?

Capt Thorne: Je ne m'y hasarderai pas, monsieur. Encore ici, il s'agit d'un problème de réglementation, et mes collègues de la garde côtière pourraient fournir une réponse immédiatement, j'en suis certain.

M. Keyes: Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de m'attarder avec nos témoins. J'attire votre attention sur la page quatre de votre rapport, où vous dites au troisième paragraphe:

Bien que les rapports d'investigation soient maintenant rendus publics, aucun mécanisme ne prévoit que les parties intéressées obtiennent, à l'avance, une copie du projet des rapports. La divulgation préalable des projets est importante dans l'identification d'erreurs ou de malentendus, et donne l'occasion aux parties intéressées d'émettre leurs opinions.

Comment définissez-vous «parties intéressées»?

[Text]

[Translation]

• 1120

Mr. Pratt: It could be the individual involved in an accident, the shipowner; possibly if it was in a port, the port authority.

Mr. Keyes: Just about anyone, then?

Capt Thorne: Mr. Keyes, I believe it is anybody who legally could be affected detrimentally by the report. That is the very narrow view of interested parties.

Mr. Keyes: Would interested parties also include witnesses?

Capt Thorne: Not normally, if they are not going to be adversely affected.

Mr. Keyes: Do you think the draft reports should be made public?

Capt Thorne: I do not think they should be made public, and I strongly support the view that they should be confidential; draft reports, that is.

Mr. Keyes: Then I have some difficulty. Maybe you can explain that third paragraph on page 4. I suggest that it is in conflict from top to bottom. You say that early disclosure is important and that: "Although investigation reports are now made public there is no mechanism for prior provision of draft reports". Then later on you say:

Bill C-2 provides for such disclosure of draft reports to interested parties and provides also that the TAIB board review and reconcile inputs with those of investigators.

Would there not be a benefit to having this report made public so as to draw in, as you say, interested parties?

Capt Thorne: I think the bill goes to considerable lengths to make sure there is only one final safety report, so there is no confusion and no argument. If draft reports are made public, then there will be opening for confusion and argument as to why findings were changed and it would be detrimental to the overall safety process.

Draft reports are, in my opinion, essential because of the natural justice point of view. One keeps mentioning the Minister of Transport, but in fact it is individuals in the Department of Transport. The Department of Transport Coast Guard are the largest shipowners in Canada and provide all the services, and as such, it is essential that the draft reports go to them so they can have input into anything that may be finally to their detriment.

Mr. Keyes: But you talk about justice. Can there be full justice in a report, be it a draft report by this definition, if there is no input or availability of input from the public

M. Pratt: Il pourrait s'agir de la personne à qui l'accident est arrivé, de l'armateur et peut-être, si l'accident a eu lieu dans un port, des autorités portuaires.

M. Keyes: Il pourrait s'agir d'à peu près n'importe qui en fin de compte?

Capt Thorne: Monsieur Keyes, je crois qu'il pourrait s'agir de toute personne à qui le rapport pourrait causer du tort sur le plan juridique. Voilà ce que pourrait englober la notion de parties intéressées dans son sens le plus restreint.

M. Keyes: Les témoins pourraient-ils également être des parties intéressées?

Capt Thorne: Normalement, non, à moins que le rapport ne risque de leur causer du tort.

M. Keyes: Estimez-vous que les rapports préliminaires devraient être rendus publics?

Capt Thorne: Je ne le crois pas, et pour moi il est très clair qu'ils doivent être confidentiels; je parle des rapports préliminaires.

M. Keyes: Alors je ne comprends pas très bien. Vous pourriez peut-être m'expliquer ce troisième paragraphe de la page 4. Selon moi, il est bourré de contradictions du début à la fin. Vous dites que la divulgation préalable est importante et que: «Bien que les rapports d'investigation soient maintenant rendus publics, aucun mécanisme ne prévoit que les parties intéressées obtiennent, à l'avance, une copie du projet des rapports». Puis plus loin, vous dites ce qui suit:

Le projet de loi C-2 prévoit la divulgation du projet de rapport aux parties intéressées. Il prévoit également que le BEAT étudie et ajoute les commentaires à ceux des enquêteurs.

Ne serait-il pas utile que ce rapport soit rendu public pour susciter la participation des parties intéressées, comme vous le proposez?

Capt Thorne: Il me semble que les auteurs du projet de loi ont bien veillé à ce qu'il n'y ait qu'un seul rapport final, pour éviter toute confusion et toute discussion. Si les rapports préliminaires sont rendus publics, cela ouvrira la porte à la confusion et aux discussions; on se demandera pourquoi les résultats ont été modifiés, ce qui serait dommageable pour l'ensemble du processus.

Les rapports préliminaires sont essentiels, selon moi, pour des raisons qui ont trait à la justice naturelle. Il est toujours question du ministre des transports, mais dans les faits, il s'agit plutôt de fonctionnaires de ce ministère. La garde-côtière du ministère des Transports est l'armateur le plus important au pays et elle fournit tous les services; il est donc essentiel qu'elle reçoive les rapports préliminaires pour avoir son mot à dire sur tout aspect qui pourrait en fin de compte lui causer du tort.

M. Keyes: Vous parlez de justice. Peut-on parler de justice pleine et entière dans le cas d'un rapport, qu'il s'agisse ou non d'un rapport préliminaire s'il n'y a pas la

[Texte]

domain during the course of the investigation? If suddenly you have a draft report and that draft report is made public, that affords other interested parties, by definition in your document here, the opportunity to look it over and say, hey, they missed something here; they overlooked something there. Some of them may even be very qualified people.

Capt Thorne: I well understand the point you are making. But in our definition, interested parties are the people who may be adversely affected by the report, and I am not certain that widening the input of people to a report with perhaps not specific knowledge is a good thing. Of course, there are provisions for public inquiries for the more serious casualties, and again, normally the parties there are ones with a direct interest. But other parties—

Mr. Keyes: Okay. I want to cut it to the quick, then, to say that you have an accident on the water. You bring forward all your investigators; you go through the whole process. You have a draft report. Somebody who was involved in that accident has had, say, a highly qualified independent investigator also have a look on their own behalf to make themselves feel better, and that investigator, say, has found something that is not included in the draft report. He does not know, though, because the draft report is not being made available to the public. But say there is something viable, something worthy of further investigation. Would there not be justice in allowing that draft document to be made public so that investigator could also say they have completely missed the boat—excuse the pun—on this particular issue? Would you not see that as being a constructive way of input?

• 1125

Capt Thorne: I think the point you make has validity, but you have to offset that against the problems that a wide circulation of these reports—which are only draft documents—will entail. We would hope the investigating team, together with the people who were directly involved, would cover all the bases.

Mr. Keyes: We would hope that, of course. But if there is opportunity for more, I cannot see how the inclusion of good solid evidence looked at by the board would not be of great benefit, not only to the board but the investigation as a whole. Maybe that very justice would outweigh any complications along the way during the release of the draft report to the public.

The Chairman: Thank you, Mr. Pratt and Mr. Thorne, for your clear evidence. You have helped draft the bill. I think that is why we were able to get your evidence. We

[Traduction]

participation possible du public au cours du déroulement de l'enquête? Dans le cas d'un rapport préliminaire qui serait rendu public, cela permettrait à d'autres parties intéressées, selon la définition que vous en donnez dans votre document, l'occasion d'en prendre connaissance et de signaler le cas échéant des omissions ou des insuffisances. Il se pourrait même que certains intervenants soient des gens extrêmement compétents.

Capt Thorne: Je vois très bien ce que vous voulez dire. Cependant, d'après notre définition, les parties intéressées sont les personnes à qui le rapport peut causer du tort, et je ne suis pas convaincu que le fait d'élargir la participation du public, qui n'a pas nécessairement toutes les connaissances pertinentes, soit une bonne idée. Bien entendu, des enquêtes sont prévues en cas de sinistre grave et, là également, les intervenants sont normalement des parties ayant des intérêts directs. Mais d'autres parties—

M. Keyes: D'accord. Venons-en maintenant au vif du sujet. Supposons donc qu'un accident maritime a eu lieu, que vous déployez tous vos enquêteurs et que vous faites tout ce que vous faites normalement pour aboutir à un rapport préliminaire. Disons maintenant qu'une des personnes mêlées à l'accident a eu l'idée de charger un enquêteur indépendant très compétent de se pencher sur la question pour obtenir certains éclaircissements et que ce dernier découvre quelque chose qui ne se trouve pas dans le rapport préliminaire. Il n'en sait rien cependant puisque ce rapport n'est pas accessible au public. Mais supposons quand même que ce qu'il a découvert soit valable et mérite de faire l'objet d'une enquête plus poussée. Ne serait-il pas juste que le document préliminaire soit rendu public dans un cas comme celui-là pour que cet enquêteur puisse avoir l'occasion de dire aux auteurs du rapport qu'ils ont complètement manqué le bateau—excusez mon expression—sur tel ou tel aspect? Ne s'agirait-il pas là d'une contribution constructive, selon vous?

Capt Thorne: Je crois que l'aspect que vous soulevez est valable, mais il faut évaluer cet avantage et le comparer aux désavantages que va occasionner la diffusion de ces rapports, qui ne sont que des documents préliminaires. Il faut tout de même supposer que des enquêteurs ainsi que les personnes directement touchées auront examiné toutes les facettes de la question.

M. Keyes: C'est certainement souhaitable. Mais s'il est possible de faire davantage, je ne vois pas pourquoi ajouter d'autres éléments d'information valables dont le bureau pourrait prendre connaissance ne serait pas utile, non seulement pour le bureau mais pour le déroulement de l'enquête. Servir les intérêts de la justice pourrait contrebalancer les difficultés que pourrait créer la diffusion publique du rapport préliminaire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Pratt et monsieur Thorne d'avoir exposé clairement les faits. Vous avez participé à la rédaction du projet de loi, c'est

[Text]

have your memo, and we thank you very much. We will consider that when we get into clause by clause.

You answered two ominous questions for Mr. Benjamin, and that has covered the waterfront. I think that is why you can get away from the witness table as quickly as you can. Thank you very much.

We now call Mr. Lewis, who represents the Aerospace Industries Association. Mr. Pronovost, would you kindly take the Chair please.

The Vice-Chairman: Good morning, Mr. Lewis. Welcome to the committee. First of all, we would like to hear a very short personal background from you, and if you have a brief statement you are welcome to give it.

Mr. Kenneth E. Lewis (President, Aerospace Industries Association of Canada): I would like to thank you and your committee, Mr. Chairman, for allowing me to appear before you on behalf of the 210 companies of the Aerospace Industries Association of Canada.

As for my background, I spent most of my working life in the Royal Canadian Air Force and in the Canadian Forces as an airman. I retired from that career in 1983 when I became president of this association.

The association is greatly concerned about the increasing inability of the government segments of the Canadian air transportation infrastructure to meet the public need for effective and timely air travel. Public attitudes toward air travel are being negatively affected by the present situation at Toronto's Pearson Airport. Our observations indicate that the traffic at one or two other major Canadian airports may soon reach similar chaotic conditions.

Adding to this real and adverse situation is the public confusion and anxiety arising out of the dissension within the Canadian Aviation Safety Board and the flood of unsettling publicity that has resulted. This crisis in the Canadian air transportation infrastructure is a national and general economic impediment of serious proportion. The nation's commerce has become very dependent upon the ability to move people and goods by air. The people's demand for efficient air travel at convenient times and frequencies and handled by a system perceived to be safe urgently requires the necessary government resources to repair the existing situation.

In the meantime, as you know, major carriers, commuter airlines and corporate flights are obliged to bend their schedules to fit Transport Canada's capacity and are unable to respond fully to the travelling public's needs. These constraints not only have a direct injurious effect on thousands of business travellers or would-be travellers but also on the carriers, general aviation companies, family visitors, vacationers, the convention

[Translation]

pourquoi nous avons pu recueillir vos dépositions. Nous avons votre mémoire, et le Comité vous en est très reconnaissant. Nous en tiendrons compte dans l'étude article par article du projet de loi.

Les réponses que vous avez données aux deux questions lourdes de sens de M. Benjamin ont été exhaustives; c'est sans doute pourquoi nous n'allons pas vous retenir davantage. Merci beaucoup.

J'invite maintenant M. Lewis, qui représente l'Association des industries aérospaciales du Canada, à comparaître. Monsieur Pronovost, auriez-vous l'obligeance d'assumer la présidence.

Le vice-président: Bonjour monsieur Lewis. Je vous souhaite la bienvenue. Tout d'abord je vais vous demander de nous exposer brièvement vos antécédents et de faire une courte déclaration si vous le souhaitez.

M. Kenneth E. Lewis (président, Association des industries aérospaciales du Canada): Je voudrais vous remercier, vous et le Comité, monsieur le président, de m'avoir permis de comparaître ici au nom des 210 sociétés qui font partie de l'Association des industries aérospaciales du Canada.

Pour ce qui de mes antécédents, j'ai passé la plus grande partie de ma vie active dans l'Aviation royale canadienne et dans les Forces canadiennes comme aviateur. J'ai pris ma retraite comme aviateur en 1983; je suis alors devenu le président de cette association.

L'association s'inquiète grandement du fait que l'infrastructure de transports aériens du Canada qui relèvent du secteur gouvernemental sont de moins en moins en mesure de répondre aux besoins du public pour ce qui est de l'efficacité et de la ponctualité. La situation actuelle à l'aéroport Pearson de Toronto nuit à la perception qu'a le public du transport aérien. Selon nos constatations, les conditions sont tout aussi cahotiques dans un ou deux autres aéroports canadiens de première importance.

Il faut ajouter à cela l'inquiétude et la confusion que les querelles intestines au Bureau canadien de la sécurité aérienne—orchestrées par la presse—font naître dans le public. L'infrastructure de transports aériens est en crise au Canada, et cela entraîne de graves répercussions sur le plan social et économique. Au Canada, le commerce est devenu largement tributaire des transports aériens de passagers et de marchandises. Il faut à la population des services qui correspondent aux horaires et aux fréquences de déplacement souhaitées et qui soient jugés sûrs par les usagers. Les pouvoirs publics doivent donc y consacrer les ressources nécessaires, pour corriger la situation actuelle.

Entre temps, vous ne l'ignorez pas, les grands transporteurs, les lignes de navette et les vols d'affaire doivent adopter leur programme à la capacité de Transports Canada et ne sont pas en mesure de répondre entièrement aux besoins des voyageurs. Les limites imposées n'ont pas seulement un effet néfaste direct sur des milliers de personnes qui voyagent pour affaire ou qui souhaiteraient le faire, mais aussi sur les transporteurs, les

[Texte]

industry, and so on. The lost opportunity costs must be massive.

There is also a direct and indirect effect on the industry I represent. Our industry generates sales of about \$6 billion currently, exports about \$4 billion and employs about 60,000 people. We are an industry of high-technology suppliers, from complete aircraft to small components.

• 1130

We can grow significantly to Canada's benefit given the tremendous demand for air travel. However, we need a sound airports and air traffic control infrastructure to allow that growth to take place.

Bill C-2, replacing the Canadian Aviation Safety Board with a Transportation Accident Investigation Board, is a very welcome piece of legislation to us. It promotes the general public good of bringing the very thorough discipline of air accident investigation to other modes of transportation. Regrettably, its predecessor, the Canadian Aviation Safety Board, has had its effectiveness riddled by dissent. We would all accept dissent as normal in our democracy and in our institutions. Constructive, well-founded difference of opinion is healthy. However, the pattern of dissent within the aviation safety board appears so consistently negative, always involving the same people, to force the conclusion that its basis is suspect. Unhealthy, publicity-seeking dissent has no doubt impaired public confidence in air travel more than the actual accidents have warranted. Moreover, it has destroyed the board's credibility with the public and caused the additional expense of judicial review.

Every attempt must be made to have the new board established to avoid self-crippling. In our view, the chairman should be the only authority for public statements. Additionally, board members should act as assessors and reviewers and not as investigators.

We urge speedy passage of Bill C-2 and its implementation, including the appointment of non-political, responsible members knowledgeable collectively in air, rail, marine, and pipeline operations. Presumably the chairman of the Canadian Aviation Safety Board, a man obviously of exceptional patience and perserverance, can be reappointed. We know that he would bring not only continuity in air expertise to the board but also, because of his previous appointment as Inspector General, Safety in Transport Canada, an understanding of the marine, rail, and pipeline systems.

[Traduction]

sociétés d'aviation en général, les visiteurs, les vacanciers, le secteur des congrès, et ainsi de suite. Les coûts liés aux occasions perdues doivent être énormes.

Cette situation a également des effets directs et indirects sur le secteur que je représente, dont le chiffre d'affaire est actuellement de l'ordre de 6 milliard de dollars, qui exporte des biens d'une valeur de quelque 4 milliard de dollars et emploie environ 60,000 personnes. Notre secteur est composé de fournisseurs de produits de technologie de pointe, allant des aéronefs complets aux petites composantes.

Notre secteur peut connaître une forte expansion, qui sera avantageuse pour le Canada, étant donné que le transport aérien fait l'objet d'une demande considérable. Néanmoins, cette expansion ne peut pas avoir lieu sans une bonne infrastructure en matière d'aéroports et du contrôle de la circulation aérienne.

Le projet de loi C-2, qui remplace le Bureau canadien de la sécurité aérienne par un Bureau d'enquête sur les accidents de transport, nous semble être une excellente mesure. Il sert les intérêts du public en appliquant aux autres modes de transport la rigueur des enquêtes sur les accidents aériens. Malheureusement, l'efficacité du Bureau canadien de la sécurité aérienne a été compromise par des dissensions, qui sont d'ailleurs parfaitement normales dans notre démocratie et dans nos institutions. Il est bon d'avoir des divergences de vue constructives et justifiées. Néanmoins, les querelles qui divisent le Bureau de la sécurité aérienne semblent toujours négatives et mettent toujours en cause les mêmes personnes, ce qui donne à douter de leur bien-fondé. Ces dissensions malsaines, qui visent seulement à attirer l'attention, ont contribué davantage à saper la confiance du public que les accidents aériens. De plus, elles ont détruit la crédibilité du bureau et entraîné des frais juridiques supplémentaires.

Il ne faut épargner aucun effort pour que le nouveau bureau ne tombe pas dans le même piège. À notre avis, son président devrait être seul autorisé à faire des déclarations publiques. De plus, ses membres devraient jouer le rôle d'évaluateurs et d'examineurs et non pas d'enquêteurs.

Nous vous exhortons à adopter et mettre en oeuvre rapidement le projet de loi C-2, et à nommer des membres apolitiques, conscients de leurs responsabilités et possédant, collectivement, une vaste expérience du transport aérien, ferroviaire, maritime et par productoduc. Sans doute pourrait-on nommer de nouveau le président du Bureau canadien de la sécurité aérienne, homme qui, de toute évidence, possède une patience et une persévérance exceptionnelles. Nous savons qu'il assurerait non seulement une certaine continuité sur le plan du transport aérien, mais aussi qu'il apporterait à cause de sa nomination antérieure au poste d'inspecteur général de la sécurité à Transports Canada, une bonne

[Text]

We would also recommend that the Transport Accident Investigation Board be responsible to Parliament through a minister other than the Minister of Transport. This may be the intent of the legislation, but we would like to underline the importance of separating the administration and operation of the board from the Department of Transport even at the ministerial level.

We would also urge this committee to apply its talent, energy, and influence to address other aspects of the air transportation problem in this country.

We anticipate that you will have more success than we have had in obtaining answers from Transport Canada to the following questions. . . I have listed those in my brief; I will not run through them.

Le vice-président: Monsieur Lewis, je vais vous permettre de le faire brièvement même si une partie importante de votre exposé ne concerne pas directement le projet de loi C-2. Je pense que vous en avez pleinement conscience vous-même. Vos questions sont très intéressantes. Je dois cependant dire aux membres du Comité que je m'attends à ce que, par la suite, les questions portent sur la partie de l'exposé de M. Lewis concernant directement le projet de loi C-2. C'est très important pour le bon fonctionnement de ce Comité. Monsieur Lewis, je vous permets de lire vos questions.

Mr. Lewis: Prior to listing them, we have felt in this whole situation, of course, that the entire difficulty—crisis, as we see it—in the air transportation infrastructure needs addressing, but certainly a very important component of that, which my brief has pointed out, is this legislation replacing the Air Transportation Accident Safety Board with the multimodal board.

The questions we have asked of Transport Canada but have not had answered are as follows:

What air traffic control equipment changes are being implemented, and to what schedule?

What air traffic control procedural changes to improve traffic rates are being implemented, and to what schedule?

What noise abatement procedural changes to improve traffic rates are being implemented, and to what schedule?

Is consideration being given to standardizing Canadian and U.S. air traffic control procedures and regulations, and if so, when might this be achieved?

When will the traffic cap at Pearson Airport be lifted, and to what levels?

[Translation]

connaissance du transport maritime, ferroviaire et par productoduc.

Nous recommandons également que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport rende des comptes au Parlement par l'entremise d'un ministre autre que celui des Transports. Telle est peut-être l'intention de la loi, mais nous tenons à souligner qu'il est important de séparer l'administration et la gestion du bureau du ministère des Transports, même au niveau ministériel.

Nous exhortons également le Comité à se servir de ses compétences, de son énergie et de son influence pour aborder d'autres aspects du problème que le transport aérien pose dans notre pays.

Sans doute arriverez-vous, mieux que nous, à obtenir de Transports Canada la réponse aux questions suivantes. . . Je les ai énumérées dans mon mémoire; je ne vais pas vous les lire.

The Vice-Chairman: Mr. Lewis, I shall allow you to review them briefly, even if a major part of your brief does not deal directly with Bill C-2, as you are perfectly aware yourself. Your questions are very interesting. However, I must say to the members of our committee that I expect them to raise questions only on the part of Mr. Lewis' submission dealing directly with Bill C-2. It is very important for the sound operation of that committee. Mr. Lewis, I allow you to read your questions.

M. Lewis: Avant de les énumérer, je dois dire qu'il faut certainement remédier à la crise que traverse l'infrastructure du transport aérien, mais que, ce projet de loi qui vise à remplacer le Bureau d'enquête sur la sécurité aérienne par un Bureau multimodal constitue, sans aucun doute, un élément majeur de la solution, comme je le souligne dans mon mémoire.

Les questions que nous avons posées à Transports Canada, mais sans obtenir de réponses, sont les suivantes:

Quels sont les changements apportés à l'équipement de contrôle de la circulation aérienne, et selon quel calendrier?

Quels sont les changements apportés aux méthodes de contrôle de la circulation aérienne pour améliorer la circulation, et selon quel calendrier?

Quels sont les changements apportés aux méthodes de réduction du bruit pour améliorer la circulation, et selon quel calendrier?

Envisage-t-on de normaliser les méthodes et la réglementation du contrôle de la circulation aérienne, canadienne et américaine et dans l'affirmative, quand le fera-t-on?

Quand le plafonnement de la circulation sera-t-il levé à l'aéroport Pearson, et à quel niveau sera-t-il porté?

[Texte]

[Traduction]

• 1135

When will the traffic cap at Pearson airport be lifted, and to what levels?

What changes are being implemented to improve air traffic controller manning, and to what schedule?

What runway, taxi-way, and ramp improvements are being implemented to improve the air traffic control system, and to what schedule?

Mr. Chairman, I thank you for the opportunity to present this short brief to you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Lewis.

Mr. Comuzzi: Welcome, Mr. Lewis, and thank you for coming this morning to give us your help in trying to produce a piece of legislation that will be operative.

I was interested in your comments at the outset about Pearson International Airport—and I am trying to phrase the question in such a way that the chairman will allow me to put it. Let me preface my question by saying about the bill before us, Bill C-2, and how it will affect Pearson International Airport, Pearson has been... I do not say badly treated. It is unfortunate what has happened at Pearson in the last 12 months; let us limit it to that. My investigative sources—and outside of the country, I might say—indicate to me that Pearson International Airport may be the most inefficient airport not in Canada but in the whole of North America.

Mr. Benjamin: Try Atlanta.

Mr. Comuzzi: We have a lack of approximately 74 air traffic controllers. But the equipment we have is good, the runway configuration... we have everything to do basically a good job, and there is some reason why we are not doing a good job at Pearson. I would like you to comment on that, in light of how this bill can help us improve on Pearson.

Mr. Lewis: A preface, if I may. All of us, I am sure, are familiar with the great difficulty at Pearson. But to be fair, it is not alone. The rapid growth in air traffic worldwide is causing this sort of problem in many other areas. I think that is why a systems approach has to be used, and that is why we have urged the Minister of Transport to come out quickly with a comprehensive "get well" program involving the whole system. It is not just Pearson airport itself but the whole system that needs examination. In the meantime, of course, we have this tremendous economic burden we are carrying, all of us, because not only can commerce not flow through that airport but it is beginning now, as you know, to be a problem in Vancouver, and probably Dorval will not be too far behind it.

I have no panacea. I think it is going to take time. But I can only reiterate that I think we need a firm commitment on the part of all people of influence, of all parties, to get this national problem solved.

Quand le plafonnement de la circulation sera-t-il levé à l'aéroport Pearson, et à quel niveau sera-t-il porté?

Quels sont les changements à apporter pour améliorer la dotation en personnel de la circulation aérienne, et selon quel calendrier?

Quelles sont les améliorations à apporter aux pistes d'atterrissage, aux pistes de dégagement et aux rampes pour améliorer le contrôle de la circulation aérienne, et selon quel calendrier?

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir permis de vous présenter ce bref exposé.

Le vice-président: Merci, monsieur Lewis.

M. Comuzzi: Monsieur Lewis, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être venu ce matin pour nous aider à rédiger un projet de loi satisfaisant.

Vous avez fait des observations intéressantes au sujet de l'aéroport international Pearson. Je vais essayer de formuler ma question de façon à ce que le président m'autorise à la poser. Je dirai d'abord, à propos du projet de loi C-2, et de ses conséquences pour l'aéroport international Pearson, que cet aéroport a été... disons singulièrement négligé. Les événements de ces douze derniers mois sont tout-à-fait regrettables; je n'en dirai pas plus. D'après ce que j'ai appris, ici et à l'étranger, l'aéroport international Pearson est sans doute celui qui fonctionne le moins bien, non seulement au Canada, mais dans toute l'Amérique du nord.

M. Benjamin: Allez-vous à Atlanta.

M. Comuzzi: Il nous manque environ 74 contrôleurs de la circulation aérienne. Mais l'équipement que nous avons est bon, de même que la configuration des piste d'atterrissage... nous avons tout ce qu'il faut pour faire du bon travail, et il doit y avoir une raison pour laquelle nous n'y arrivons pas. Pourriez-vous nous dire comment ce projet de loi peut nous aider à améliorer les choses.

M. Lewis: Tout d'abord, tout le monde est sans doute au courant des graves difficultés que nous éprouvons à Pearson. Mais il faut dire que cet aéroport n'est pas le seul dans cette situation. La croissance rapide de la circulation aérienne dans le monde entier cause ce genre de problème dans bien d'autres régions. C'est pourquoi il faut adopter une approche globale, et pourquoi nous avons exhorté le ministre des Transports à mettre rapidement en place un programme d'améliorations générales. Il faut examiner non seulement l'aéroport Pearson, mais tout le système. En attendant, nous éprouvons d'énormes difficultés économiques, non seulement parce que le commerce ne peut pas se faire librement par cet aéroport, mais parce que le même problème commence à se poser à Vancouver, et sans doute bientôt à Dorval.

Je n'ai pas de panace à proposer. Cela va prendre du temps. Je répéterai seulement que tous les gens influents, de tous les partis, doivent s'engager à résoudre ce problème national.

[Text]

Mr. Comuzzi: We have heard about Bill C-2, the Canadian Aviation Safety Board, and particular sections of the act on the CASB, and there really is not a great deal of change in the current legislation in front of us. Fundamentally there is not a great deal of change. The witnesses who have come before this committee have stated that unfortunately the problems that have developed with the Canadian Aviation Safety Board were people problems or personality problems or involved one group taking a position that the other group could not accept. Positions became intransigent and they could not reconcile each other to their differences. From my perspective, we started to get determinations that were not objective, and the whole function of the board is objectivity.

• 1140

How do you see this board—I was interested in your comments—functioning in relation to how the old board functioned, although there is not much change in the legislation?

Mr. Lewis: I would think, Mr. Chairman, that the size of the board would certainly be one aspect. The smaller board will make it more manageable.

The other thing we would have to say clearly is that great care has to be taken in the appointment of the members of the board to ensure that they truly have the interests of transportation safety primary in their motivation. Hopefully they will not get caught up in some jurisdictional... or some sub-objective, which appears to have been the case with the Air Accident Investigation Board.

Mr. Comuzzi: Mr. Lewis, you mentioned the independence of the board members who are going to be appointed. In your judgment and with your interest and your background experience, how do you foresee these members being chosen? Do you think, as an example, that perhaps for the first appointment to these boards, this committee maybe should make the recommendations? I would like your comments on that.

Mr. Lewis: I think the selection of those people is, as I mentioned, going to be very, very important. If the process involves their appearing before you in some sort of hearing, I would not be opposed to that. I guess my plea would be that we want to find the best people we can in the country to be on that board, however the process works.

Mr. Benjamin: Mr. Lewis, in 1985-86, I believe your organization was one of many that appeared before this committee when we were holding hearings on the government white paper called *Freedom to Move* and on the subsequent legislation, Bills C-18 and C-19, the National Transportation Act and the trucking act. The points you make on page 3—not all of them, but most of them—were made by expert witnesses to this committee and to the government as to what would happen if you bring in deregulation before you have everything in place

[Translation]

M. Comuzzi: Nous avons entendu parler du projet de loi C-2, du Bureau canadien de la sécurité aérienne, de certains articles de la loi régissant ce bureau et du fait que le projet de loi à l'étude ne représente pas énormément de changements. En fait, il ne changera pas grand-chose. Les témoins qui ont comparu devant nous ont déclaré que malheureusement les problèmes qui ont surgi au Bureau canadien de la sécurité aérienne étaient attribuables à des conflits de personnalité et à des divergences d'opinion. Chacun s'est retranché sur ses positions, et les membres du bureau n'ont pas réussi à s'entendre. À mon avis, certaines décisions ont commencé à manquer d'objectivité, alors que cette qualité doit précisément être une des caractéristiques essentielles du bureau.

Comment envisagez-vous le fonctionnement de ce bureau par rapport à l'ancien, même si la loi n'apporte pas beaucoup de changements?

M. Lewis: Monsieur le président, la taille du bureau va sans doute changer les choses. Étant plus petit, il sera plus facile à administrer.

D'autre part, il faut nommer ses membres avec beaucoup de soin afin que la sécurité soit vraiment au centre de leurs préoccupations. Nous espérons qu'ils ne se laisseront pas entraîner dans des conflits de compétence ou d'autres considérations secondaires comme cela semble avoir été le cas au bureau de la sécurité aérienne.

M. Comuzzi: Monsieur Lewis, vous avez mentionné l'indépendance des membres du bureau qui seront nommés. Selon vous, compte tenu de votre expérience, comment pensez-vous qu'ils seront choisis? Ne croyez-vous pas, par exemple, que notre comité devrait formuler des recommandations pour les premières nominations? Qu'en pensez-vous?

M. Lewis: Je crois que la sélection de ces personnes sera extrêmement importante. Je ne verrais pas d'objection à ce qu'ils comparaissent devant vous au cours d'une audience. Nous devons trouver les personnes les plus compétentes du pays, quelle que soit la façon dont le bureau fonctionnera.

M. Benjamin: Monsieur Lewis, je crois que votre association est l'un des nombreux organismes qui ont comparu devant notre comité, en 1985-1986, lorsque nous avons tenu des audiences sur le livre blanc du gouvernement intitulé *Aller sans entraves*, de même que sur les projets de loi C-18 et C-19, la loi nationale sur les transports et la loi sur le camionnage. Les experts qui ont témoigné ont déjà fait au Comité et au gouvernement, la plupart des observations que vous formulez à la page 3, quant aux conséquences d'une déréglementation trop

[Texte]

as a result of deregulation, when there will be increased traffic and increased number of airlines and aircraft, etc. I hate people who say, I told you so—

The Chairman: Now, do not bring hate upon yourself.

Mr. Benjamin: —but I am going to tell you so. I do not class myself as an expert, but the immediate previous head of the Federal Aviation Administration of the United States sat in that chair, in front of this committee, and urged us and pleaded with us and the government not to implement the new National Transportation Act until they made sure that all the requirements for air traffic control equipment, runway capacity as well as terminal capacity, are in place. Now we are reaping the results of that.

Do you and your organization have any cause now to change your mind about the rush into deregulation you supported in 1984, 1985 and 1986?

Mr. Lewis: No. We believe in deregulation. We would only wish that the government had acted more speedily to put into place those things necessary to handle the demand.

Mr. Benjamin: Well, I will give you a dumb example. You do not increase terminal capacity until you have increased runway capacity. But they did it backwards at Pearson. They are putting up a third terminal with insufficient runway capacity. Have you made representations to the minister on that score?

• 1145

Mr. Lewis: We have asked the question, because we offered first to help in making the public aware of what the nature and extent of the problem was, in that it is a multi-faceted problem. That is really why we posed these questions. We wanted to know the answers, but we still do not have them. It is a total system problem. And obviously, the Department of Transport, as with all government departments over the last number of years, has had to operate to a budget that is less than they would have liked.

But from our point of view now, the situation has become so grave that it needs a massive fix.

Mr. Benjamin: Yes. The old barn door being closed after the horse gets out.

The air traffic controllers pleaded and warned that they needed scores more air traffic controllers trained and in place. They cited five years ago that the average age was 50 years of age. It is now 55, and we are going to lose a bunch. So I hope you will bring this—

The Vice-Chairman: A point of order, Madam Venne.

[Traduction]

hâtive, compte tenu d'une augmentation de la circulation, du nombre de compagnies aériennes et d'appareils, etc. J'ai horreur des gens qui disent: «Je vous l'avais bien dit». . .

Le président: Ne soyez pas trop dur pour vous-même.

M. Benjamin: . . . mais c'est ce que je vais vous dire. Je ne me considère pas comme un expert, mais l'ancien directeur de l'administration fédérale de l'aviation des États-Unis est venu exorter notre comité et le gouvernement à ne pas mettre en oeuvre la nouvelle loi nationale sur les transports tant que tout n'aurait pas été mis en place en ce qui concerne le contrôle de la circulation aérienne, la capacité des pistes d'atterrissage et la capacité des aéroports. Voilà le résultat.

Votre association et vous-même avez-vous changé d'avis au sujet de la dérèglementation que vous préconisiez en 1984, 1985 et 1986?

M. Lewis: Non. Nous sommes pour la dérèglementation. Nous aurions seulement voulu que le gouvernement se hâte d'avantage de mettre en place toute l'infrastructure nécessaire pour faire face à la demande.

M. Benjamin: Je vais vous citer un exemple idiot. En principe, on n'augmente pas la capacité des aéroports avant d'avoir augmenté celle des pistes d'atterrissage. Mais c'est le contraire qui a été fait à Pearson. On y construit une troisième aérogare, alors que la capacité des pistes d'atterrissage est insuffisante. Avez-vous fait des instances au ministre à ce sujet?

M. Lewis: Nous avons soulevé la question, étant donné que nous avons offert notre aide pour informer le public de la nature et de la gravité du problème, lequel présente de nombreux aspects. Voilà pourquoi nous avons soulevé ces questions. Nous voulions obtenir des réponses, mais nous les attendons toujours. Il s'agit d'un problème généralisé. Et de toute évidence, comme tous les autres ministères, depuis quelques années, le ministère des Transports a dû faire face à des restrictions budgétaires.

Mais à notre avis, la situation est devenue tellement grave, qu'elle nécessite une intervention massive.

M. Benjamin: Oui. On réagit après coup.

Les contrôleurs de la circulation aérienne ont averti le gouvernement qu'il faudrait former de nombreux autres contrôleurs. Ils ont dit que, dans cinq ans, leur âge moyen serait de 50 ans. Il est maintenant de 55 ans, et nous allons en perdre beaucoup. J'espère donc que vous allez. . .

Le vice-président: Rappel au Règlement. Madame Venne.

[Text]

Mme Venne: Je regrette, monsieur Benjamin, mais je crois qu'on s'éloigne beaucoup du projet de loi C-2. Monsieur le président, serait-il possible que M. Benjamin nous dise directement ce qu'il a à dire?

Mr. Benjamin: Oh, but Mr. Chairman, the Chair has accepted the contents of this submission.

The Vice-Chairman: With some restrictions, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I am therefore free to ask any questions I want to on it.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, we accepted it with some restrictions, as you know, as I mentioned to the witness. I found your point interesting, even if I thought you went a little bit far on the question, but I let you speak longer than I let Mr. Comuzzi speak on that. I have been very severe with Mr. Comuzzi if I compare it with you. Yet I am sure that your next question will—

Mr. Benjamin: Well, it was Mr. Comuzzi's party that started all this.

The Vice-Chairman: Yes. But you have taken a very—

Mr. Benjamin: I do appreciate the opportunity and the opening that—

The Vice-Chairman: I am sure, Mr. Benjamin, that your next question will be related to Bill C-2. So I would like to tell you that I will be listening very carefully.

Mr. Benjamin: Of course, Mr. Chairman. All the points made in here have to do with the safety of the travelling public, not just the economic well-being of the organization that this gentleman represents, and I presume that his organization will make representations to the new TAIB about all the matters he mentions in here.

The Vice-Chairman: Mr. Benjamin, I am also sure that he will be back in front of this committee.

Anyway, I will listen to your question now, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have another question, Mr. Chairman, and I also want to assure the witness that the points he has raised will be raised with the minister under estimates, etc.—for all the good that will do.

The Vice-Chairman: You are right.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to the witness, I am sure your organization is just as interested, or more, than anybody else that this accident investigation board not only is independent but is seen to be independent. Do you think it is a good idea that the minister and other interested parties should get a copy of the draft final report in confidence before it is made public?

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I listened to the earlier discussion on that point and reflected on it from a personal point of view, harking back to my own

[Translation]

Mrs. Venne: Mr. Benjamin, I am sorry to say that we are wandering from Bill C-2. Mr. Chairman, could Mr. Benjamin get directly to the point?

M. Benjamin: Mais, monsieur le président, vous avez accepté le contenu de ce mémoire.

Le vice-président: Avec quelques restrictions, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Par conséquent, je suis libre de poser n'importe quelles questions à ce sujet.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, comme je l'ai dit au témoin, nous l'avons accepté, avec certaines restrictions. Vous avez soulevé une question intéressante, même si vous vous êtes éloigné quelque peu du sujet, mais je vous ai laissé parler plus longtemps que M. Comuzzi. J'ai été beaucoup plus sévère avec M. Comuzzi qu'avec vous. Néanmoins, je suis sûr que votre prochaine question sera. . .

M. Benjamin: C'est le parti de M. Comuzzi qui est à l'origine de tout cela.

Le vice-président: Oui. Mais vous avez pris. . .

M. Benjamin: J'apprécie la possibilité. . .

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je suis sûr que votre question suivante portera sur le projet de loi C-2. Je vais vous écouter très attentivement.

M. Benjamin: Bien sûr, monsieur le président. Toutes les questions abordées ici concernent la sécurité des voyageurs, et pas seulement le bien-être économique de l'organisme que ce monsieur représente. Je suppose, d'ailleurs, que son association fera des instances au nouveau BEAT au sujet de toutes les questions qu'il a soulevées.

Le vice-président: Monsieur Benjamin, je suis sûr également qu'il reviendra devant notre comité.

J'écoute votre question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une autre question à poser et je tiens à assurer au témoin que les questions qu'il a soulevées seront posées au ministre dans le cadre de l'examen de son budget, que cela soit utile ou non.

Le vice-président: Vous avez raison.

M. Benjamin: Je suis sûr que votre organisme désire autant, sinon plus, que les autres, que ce bureau d'enquête sur les accidents soit non seulement indépendant, mais paraisse indépendant. Croyez-vous souhaitable que le ministre et les autres intéressés obtiennent un exemplaire du rapport préliminaire, à titre confidentiel, avant qu'il ne soit publié?

M. Lewis: Monsieur le président, en écoutant les discussions à ce sujet, j'ai repensé à mon expérience personnelle, du temps où j'étais dans les forces aériennes.

[Texte]

experience when I was in the air force. It reminded me of those occasions when it was very important after an accident had occurred to respond very quickly.

Mr. Benjamin: That is provided for in the bill under clause 25.

Mr. Lewis: It might have involved grounding. It usually ended up with some action taken that was overkill, if you wish, to the action that you took when the final report reached you.

With that in mind, it seemed to me that it was a reasonable process to follow, to have that kind of a process as set out in the bill. Otherwise, it seems to me what will happen is you will not have a draft report, you would just get a final report. That is what will happen. And whether it will be as good as it would otherwise be is a moot point, I guess.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman, could I ask the witness for a clarification on his answer?

Mr. Benjamin: Only if it is okay with me.

Mr. Keyes: Is that okay with you?

Mr. Benjamin: Sure.

• 1150

Mr. Keyes: I would like a clarification of the idea that this report should be confidential.

Mr. Lewis: I am in favour of its being confidential.

Mr. Keyes: Thank you, Les.

Mr. Benjamin: Then, what does that do to the independence of the board? Not only the minister but other interested parties who get a copy in confidence could try to influence the board to change its draft report before publishing the final report. Do you think there should be a requirement that any representations made by the minister, or other interested parties, on the drafted report shall be included in the final report, including the response of the board to those representations?

Mr. Lewis: I would have no problem with that. My concern would be that safety be served, that the people who are involved in the regulation, the operation of the system, have an opportunity to make speedy action based on a report that may not yet be complete.

I see that merit as overwhelming. I take your point, sir, about the public perception perhaps, but I think it does outweigh—

Mr. Benjamin: You are forgetting, Mr. Lewis, that clause 25 of the bill, providing for interim reports, covers the very point you have just made.

We are talking about clause 24, the draft of the final report. The board may make a dozen interim reports in which they recommend to the minister, or other interested parties, that certain actions be taken because of what their findings were to that point, having to do with

[Traduction]

Il était alors très important d'intervenir très rapidement à la suite d'un accident.

M. Benjamin: C'est ce que prévoit l'article 25 du projet de loi.

M. Lewis: On pouvait décider de retenir l'appareil au sol. En général, les mesures prises dépassaient celles que l'on prenait après avoir reçu le rapport final.

Il me semble donc raisonnable de prévoir cette façon de procéder dans le projet de loi. Autrement, vous n'obtiendrez pas de rapport préliminaire, vous aurez seulement le rapport final. Voilà ce qui se passera. Quant à savoir s'il sera aussi bon qu'il serait autrement, c'est sans doute discutable.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je demander au témoin des éclaircissements au sujet de sa réponse?

M. Benjamin: Uniquement si je suis d'accord.

M. Keyes: Etes-vous d'accord?

M. Benjamin: Certainement.

M. Keyes: J'aimerais qu'on me précise cette idée que le rapport doive être confidentiel.

M. Lewis: J'estime qu'il doit être confidentiel.

M. Keyes: Merci, Les.

M. Benjamin: Qu'en est-il alors de l'indépendance du bureau? Non seulement le ministre, mais aussi les autres intéressés qui reçoivent un exemplaire confidentiel pourront tenter de convaincre le bureau de modifier le projet de rapport avant de le publier sous sa forme définitive. Croyez-vous que les représentations faites par le ministre ou par les autres intéressés au sujet du projet de rapport devraient obligatoirement figurer dans le rapport définitif avec la réponse du bureau?

M. Lewis: Cela ne me causerait aucune difficulté. Ce qui me préoccupe, c'est la sécurité, c'est que les responsables de la réglementation et de la mise en oeuvre du système puissent agir rapidement à partir d'un rapport qui n'est peut-être pas encore complet.

Cette considération est mon avis prépondérante. Je comprends bien ce que vous dites au sujet de la perception du public, mais il me semble que la sécurité...

M. Benjamin: Vous oubliez, monsieur Lewis, que l'article 25 du projet de loi, avec les rapports provisoires, prévoit exactement ce que vous dites.

Nous parlons de l'article 24, qui concerne le projet de rapport. Le bureau peut présenter des douzaines de rapports provisoires dans lesquels, à cause des constatations qu'il a faites jusque là, il recommande au ministre ou aux autres intéressés de prendre certaines

[Text]

safety or the enforcement of regulations. Your worry about fast action being taken is covered under clause 25. Would you not agree?

Mr. Lewis: Yes. It is a point of judgment, I grant you. I see your point. Perhaps my own background influences me, having been intimately involved in these kinds of things, and I guess I would prefer it to be as it is stated in the bill. But I take your point.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

M. Langlois: Monsieur Lewis, j'aimerais vous demander de nous donner les raisons qui justifient la suggestion de la page 3 de votre mémoire, à savoir que le Bureau rende compte au Parlement, non pas par l'intermédiaire du ministre des Transports, mais par l'intermédiaire d'un autre ministre. Pourquoi faites-vous cette suggestion?

The Vice-Chairman: That is a really good question, and I think every member here would like to know more about the general presentation you have made on that point, Mr. Lewis.

Mr. Lewis: In part it addresses the question raised by Mr. Benjamin. I think it is in the public interest to have this board seem to be away from any influence of the Department of Transport.

I see it more a matter of perception than anything else.

Le vice-président: De quelle façon? Sur le plan pratique, cela arrive très rarement. Avez-vous des exemples, dans d'autres pays ou au Canada même, où un organisme doit rendre compte à un ministère autre que celui où il doit normalement faire son travail?

Mr. Lewis: I would take it in this case that we are establishing a new board, and I am not aware incidentally of how it is done in other countries. But it seems to me that we want this board to be independent.

Therefore, to have its administration if you will, for want of a better description, completely separate from the department over which it has the most influence seems to me to be proper and a good way of dealing with that public perception.

Le vice-président: Dans votre exposé, monsieur Lewis, vous avez dit ceci:

We urge speedy passage of Bill C-2 and its implementation, including the appointment of non-political responsible members knowledgeable collectively in air, rail, marine and pipeline operations.

• 1155

Ne trouvez-vous pas qu'en mettant en application une telle recommandation, on obtient automatiquement l'indépendance de toute influence extérieure d'un tel bureau?

[Translation]

dispositions relatives à la sécurité ou à l'application des règlements. Votre souci au sujet d'une action rapide est donc prévu à l'article 25. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Lewis: Oui. C'est une question de jugement, je vous le concède. Je comprends bien ce que vous dites. Peut-être suis-je influencé par ma propre expérience, puisque j'ai déjà été mêlé de près à ce genre de chose, et il me semble préférable qu'il en soit comme le précise le projet de loi. Mais je saisis ce que vous dites.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Mr. Langlois: Mr. Lewis, I would like to know why you suggest on page 3 of your brief that the PAIB be responsible to Parliament through a minister other than the Minister of Transport. Why do you make this suggestion?

Le vice-président: C'est une question très valable, monsieur Lewis, et je crois que tous les membres du Comité aimeraient en savoir plus long à ce sujet.

M. Lewis: Elle répond en partie à la question posée par M. Benjamin. Il est dans l'intérêt public à mon avis que le bureau échappe manifestement à toute influence du ministère des Transports.

C'est principalement une question de perception.

The Vice-Chairman: In what way? Practically speaking, it happens very seldom. Can you give any examples, either in Canada or elsewhere, where an organization must report to another department than the one where it normally performs its duties?

M. Lewis: Si je comprends bien, il s'agit ici de créer un nouveau bureau et, soit dit en passant, je ne sais pas ce qui se fait à l'étranger. Mais il me semble que ce bureau doit être indépendant.

C'est pourquoi je juge bon que son administration soit, faute d'une expression plus juste, complètement séparée du ministère sur lequel il exerce le plus d'influence; c'est aussi une bonne façon de régler la question de la perception du public.

The Vice-Chairman: In your brief, Mr. Lewis, you said the following:

Nous vous prions d'adopter et d'appliquer dans les plus brefs délais le projet de loi C-2, y compris la nomination de membres non politiques et responsables possédant collégialement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par pipe-line.

Do you not agree that implementation of such a recommendation would automatically ensure that the board would not be subject to any external influence?

[Texte]

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I do not question the validity of the independence if these conditions are met. I am only addressing the perception of that. I believe the public perception of that independence will be enhanced if the board reports through a minister other than the Minister of Transport.

Mr. Langlois: Monsieur Lewis, pouvez-vous nous dire si la déréglementation du transport aérien est la cause des problèmes qu'on connaît présentement dans le trafic aérien au Canada?

Le vice-président: Vous parlez des problèmes de sécurité, monsieur Langlois?

Mr. Lewis: Mr. Chairman, I do not know the answer to that question, but I would think probably deregulation has been responsible for the rapid growth in air transportation. It has allowed a lot of companies to become involved in the whole business of air transportation, trying to meet the public's demand. Of course, not only in our own country but in other countries as well, where deregulation has taken place, the United States in particular, there has been a great scrambling to set in place the infrastructure that can handle all that demand.

I really do not know the answer to your question.

Mr. Keyes: Mr. Lewis, I find it difficult to understand how you could be in favour of the confidentiality aspect of this proposed bill, yet you come and make a submission to the board with no less than seven, at least seven, questions, many of the answers to which you may not get because of confidentiality. I do not understand that. In light of past circumstances in the aviation industry in Canada, and I can use the example of Gander, would it not be in your best interests to have the accessibility, to have this report public?

Mr. Lewis: I see this as being only one step that is confidential. The final report of course will be public. I see this as part of the process, one step where the report, not yet complete, is provided presumably to the department which is going to be most affected and whose actions may be based on that report, which they may subsequently want to change. To me it is just a procedural thing and would not bias the public presentation of the final report.

Mr. Keyes: But would you not say that it would also not leave it open to possible further evidence that may be crucial?

Mr. Lewis: I would see that being addressed. If new evidence arises at any time, I am sure the investigation will be reopened and that evidence taken into account. If the report's findings are changed on the basis of that, then that would happen.

No matter how finite you will, if it is still a draft report I do not think we should put that into the public arena. The public should be entitled to the best conclusions that can be drawn on the basis of all the evidence that is

[Traduction]

M. Lewis: Monsieur le président, le bureau serait certainement indépendant dans de telles conditions. Je conteste simplement la façon dont il serait perçu. Selon moi, le public sera davantage convaincu de l'indépendance du bureau s'il relève d'un autre ministre que celui des Transports.

Mr. Langlois: Mr. Lewis, can you tell us whether the current problems affecting air traffic in Canada are due to the deregulation of air transport?

The Vice-Chairman: Are you referring to the safety problems, Mr. Langlois?

M. Lewis: Monsieur le président, je ne connais pas la réponse à cette question, mais selon moi, la déréglementation est sans doute la cause de l'augmentation rapide du transport aérien. Cela a permis à beaucoup d'entreprise de se lancer dans ce domaine pour répondre à la demande du public. Bien entendu, on a tout fait pour établir l'infrastructure correspondante non seulement au Canada, mais aussi dans d'autres pays où le transport aérien a été déréglementé, surtout aux États-Unis.

Je ne peux cependant pas répondre à votre question.

M. Keyes: Monsieur Lewis, puisque vous êtes en faveur de l'aspect confidentiel du nouveau bureau, je ne comprends pas pourquoi votre exposé contient au moins sept questions auxquelles vous ne pouvez pas obtenir de réponse dans bien des cas à cause de la confidentialité. Je ne comprends pas. Vu ce qui s'est déjà passé dans l'industrie aéronautique au Canada, notamment dans le cas de l'accident de Gander, ne serait-il pas à votre avantage que les rapports puissent être rendus publics.

M. Lewis: Pour moi, une seule étape de l'enquête serait confidentielle. Le rapport final, lui, serait publié. Ce ne serait qu'une étape de l'enquête; le projet du rapport serait présenté au ministère susceptible d'être le plus touché et de prendre des mesures à la suite du rapport, mais le rapport pourrait modifier par la suite. À mon avis, cela touche simplement la façon de procéder et n'empêcherait en rien que le rapport définitif soit publié.

M. Keyes: Ne pensez-vous pas que cela empêcherait en même temps la présentation de nouveaux renseignements qui pourraient être essentiels?

M. Lewis: Je pense que l'on y verrait. Si des faits nouveaux apparaissent à un moment donné, je suis certain que l'enquête serait réouverte et que le bureau tiendrait compte des nouveaux renseignements disponibles. S'il fallait à cause de cela modifier les conclusions du rapport, on le ferait certainement.

Peu importe si le rapport semble terminé, il s'agit tout de même d'un projet, et je ne pense pas qu'il devrait être publié à ce moment-là. On devrait présenter au public les meilleurs conclusions qu'on puisse tirer de tous les

[Text]

available, and when that is all finalized they get it. Prior to that, it is to raise confusion. We have had plenty of that already with the Canadian Aviation Safety Board.

Mr. Keyes: In light of your statements reflecting great concern with, as you called it, "a chaotic condition at Pearson International Airport", on page one of your report, I invite you to evaluate that great viable alternative called Hamilton Airport. My apologies to the committee for being parochial, but it is in direct reference to the submission filed by this witness to the Chair today.

• 1200

On page two of your report, sir, you say:

Constructive, well-founded difference of opinion is healthy. However, the pattern of dissent within the Aviation Safety Board appears so consistently negative... to force the conclusion that its basis is suspect.

In your view then, would there be no possibility of dissent on the proposed new board?

Mr. Lewis: I am sure there will be dissent on the board, but it will presumably, hopefully, be kept within the board and not enter the public arena.

Mr. Keyes: All right then, is there anything in this legislation that would prevent that dissent from occurring again?

Mr. Lewis: I am not sure that there is.

Mr. Keyes: Dissent is therefore a viable situation that could occur and this new legislation does not...

Mr. Lewis: Yes, public dissent.

Mr. Keyes: Yes, and this new legislation in your view then does not really address that problem.

Mr. Lewis: I am not sure what the intent is. I am not a lawyer, so I only make the plea to this committee that it should be a factor.

Mr. Keyes: On page three, with your questions relating to traffic control in a situation at Pearson, in your opinion was the government prepared for deregulation?

Mr. Lewis: That is a question whose answer I do not know. Attitudinally, presumably they were or they never would have proceeded.

Mr. Keyes: They were prepared for deregulation.

Mr. Lewis: Attitudinally, but it would appear that the resources required to follow up the implications of deregulation have not been made available.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Langlois: Was the industry prepared for deregulation, Mr. Lewis?

[Translation]

renseignements disponibles. Le rapport devrait donc être publié uniquement quand il est définitif; sinon, cela crée de la confusion. Il y a en déjà bien suffisamment au bureau canadien de la sécurité aérienne.

M. Keyes: Vu ce que vous dites de, selon vos mots, la situation chaotique à l'aéroport international Pearson à la première page de votre rapport, je voudrais que vous nous disiez ce que vous pensez des excellentes possibilités qu'offrirait l'aéroport de Hamilton. Je m'excuse auprès du comité de prêcher pour ma paroisse, mais cela a un rapport direct avec le mémoire présenté par le témoin aujourd'hui.

Vous dites ceci à la page 2 de votre rapport:

Des divergences de vue constructives et bien fondées sont une bonne chose. Mais, la dissension qui règne au Bureau canadien de la sécurité aérienne semble toujours tellement négative... que l'on ne peut que douter de ses motifs.

Selon vous, la dissension ne serait-elle pas possible au nouveau bureau?

M. Lewis: Je suis certain qu'il y aura toujours de la dissension, mais il faut espérer qu'elle ne tournera pas en débat public.

M. Keyes: Très bien, y a-t-il quelque chose dans le projet de loi qui puisse empêcher de telles dissensions à l'avenir?

M. Lewis: Je n'en suis pas certain.

M. Keyes: La dissension est donc possible, et le nouveau projet de loi ne...

M. Lewis: Oui, la dissension au grand jour.

M. Keyes: Selon vous, le nouveau projet de loi ne résoudra pas vraiment le problème.

M. Lewis: Je ne suis pas certain des intentions du gouvernement. Je ne suis pas avocat, mais je ne peux que demander au Comité de tenir compte de ce facteur.

M. Keyes: Vu les questions que vous posez à la page 3 au sujet des problèmes de trafic aérien à l'aéroport Pearson, pensez-vous que le gouvernement était prêt à la déréglementation?

M. Lewis: Je ne connais pas la réponse à cette question. Il faut supposer qu'il y était prêt en principe, sinon il ne serait jamais allé de l'avant.

M. Keyes: Il était prêt à la déréglementation.

M. Lewis: Il l'était en principe, mais apparemment, les ressources nécessaires pour répondre à la demande causée par la déréglementation n'ont pas suivi.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

M. Langlois: L'industrie était-elle prête à la déréglementation, monsieur Lewis?

[Texte]

Mr. Lewis: The industry I represent was less directly affected, so I could answer you, yes.

Mr. Langlois: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Lewis, for your very clear answers. We all appreciate it.

I would like members to know that we will be changing rooms. Next Tuesday morning the meeting will be in room 112-N; in the afternoon we will be back here in room 253-D. We will hear

l'Association des armateurs canadiens, l'Association des consommateurs du Canada, la Guilde de la marine marchande du Canada,

the Seafarers' International Union of Canada, the Air Transport Association of Canada, and the Canadian Air Traffic Control Association.

La séance est ajournée jusqu'au mardi 16 mai à 9h30.

[Traduction]

M. Lewis: Comme l'industrie que je représente n'était pas touchée aussi directement que d'autres secteurs, je répondrai que oui.

M. Langlois: Merci.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup de vos réponses très claires, monsieur Lewis. Nous vous en savons gré.

Je voudrais signaler aux membres du Comité que nous allons changer de salle. Mardi prochain, la réunion aura lieu à la pièce 112-N et, dans l'après-midi, nous serons de retour d'ici, à la pièce 253-D. Nous entendrons à ce moment-là

the Canadian Shipowners Association, the Consumers' Association of Canada, the Canadian Merchant Service Guild,

Le Syndicat international des marins canadiens, l'Air Transport Association of Canada et l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

The committee stands adjourned to Tuesday, May 16, at 9:30 a.m.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Railway Labour Association:

Ed Abbot, Executive Secretary.

From the Department of Transport (Marine Casualty Investigations):

Dennis Pratt, Inspector General, Transportation Safety;

Captain Brian Thorne, Chief, Marine Casualty Investigations.

From Aerospace Industries Association of Canada:

Ken Lewis, President.

TÉMOINS

De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:

Ed Abbot, secrétaire exécutif.

Du ministère des Transports (Enquêtes sur les accidents maritimes):

Dennis Pratt, inspecteur général, Sécurité des transports;

Capitaine Brian Thorne, chef, Enquêtes sur les accidents maritimes.

De l'Association des industries aérospatiales du Canada:

Ken Lewis, président.

27
2

Government
Publication

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Tuesday, May 16, 1989

Le mardi 16 mai 1989

Chairman: Patrick Nowlan

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 16, 1989

(7)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 112-N Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Gilles Rocheleau, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Acting Member present: Len Gustafson for Stanley Wilbee.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Shipowners Association: Norman Hall, President; Les MacArthur, Manager, Marine Operations; Nancy Cleman, Legal Counsel. *From the Consumers' Association of Canada:* Dave McKendry, Director, Regulated Industries Program; Carmen Baggaley, Researcher. *From the Canadian Merchant Service Guild:* Captain Maury Sjoquist, Executive President.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:23 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

AFTERNOON SITTING

(8)

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

Acting Member present: Len Gustafson for Charles Langlois.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 16 MAI 1989

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 112-N de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Gilles Rocheleau, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Membre suppléant présent: Len Gustafson remplace Stanley Wilbee.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: Norman Hall, président; Les MacArthur, directeur, Opérations maritimes; Maitre Nancy Cleman, conseiller juridique. *De l'Association des consommateurs du Canada:* Dave McKendry, directeur, Programme des industries réglementées; Carmen Baggaley, chargée de recherche. *De la Guilde de la marine marchande du Canada:* Capitaine Maury Sjoquist, président exécutif.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 12 h 23, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre aujourd'hui à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(8)

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Pierrette Venne.

Membre suppléant présent: Len Gustafson remplace Charles Langlois.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Witnesses: From the Canadian Air Traffic Control Association: Carl Fisher, Vice-President, Labour Relations; Herb Brennen, Managing Director. From the Air Transport Association of Canada: Gordon Sinclair, President and Chief Executive Officer. From the Seafarers International Union of Canada: Doug MacLaren, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Témoins: De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien: Carl Fisher, vice-président, Relations de travail; Herb Brennen, directeur administratif. De l'Association du transport aérien du Canada: Gordon Sinclair, président et chef de la direction. Du Syndicat des marins canadiens: Doug MacLaren, vice-président exécutif.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 17 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 16, 1989

• 0930

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We would like to welcome the Canadian Shipowners Association. Mr. Hall has been before this committee before in other guises from time to time, I think.

Mr. Norman Hall (President, Canadian Shipowners Association): Yes, I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. I am glad to welcome you back with your associates. We have several witnesses this morning and this afternoon. You have given us a brief, which I think is being circulated now, in its nice big bold type, not too long. You know the procedures here. Perhaps you could identify your colleagues at the table, then as far as I am concerned you are more than welcome to start in and give us your thoughts on Bill C-2.

Mr. Hall: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Chairman, just a point of order. Did we resolve how we were going to...? You received a copy of my letter?

The Chairman: Oh, I have received several letters. I have received letters from Mr. Angus, Mr. Keyes, and others. To simplify it, the clerk is sending out a notice of a steering committee meeting tomorrow afternoon at 3.30, when these and other matters will be discussed and hopefully resolved and presented to the full committee on Thursday morning. I am not saying you are going to get all the wishes in your letter—

Mr. Keyes: No, no. I—

The Chairman: As you certainly do not expect to, perhaps.

Mr. Keyes: No, I do, but—

The Chairman: We will discuss it; we will have the steering committee meeting, and certainly that is the way it will be handled.

Mr. Keyes: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Fine. I am glad you mentioned that. I meant to mention that first, and perhaps again at the end of the meeting so all members know. The notice is going out.

Anyway, Mr. Hall, would you identify who is with you and what your thoughts are on Bill C-2.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 16 mai 1989

Le président: Chers collègues, nous avons le quorum pour entendre les témoignages. Nous souhaitons la bienvenue à l'Association des armateurs canadiens. Si je ne me trompe, M. Hall a déjà comparu devant le Comité, à des titres divers.

M. Norman Hall (président de l'Association des armateurs canadiens): Oui, monsieur le président.

Le président: Oui. Je suis heureux de vous souhaiter la bienvenue, ainsi qu'aux personnes qui vous accompagnent. Nous avons toute une série de témoins à entendre ce matin et cet après-midi. Vous nous avez fait parvenir un mémoire, qui est train d'être distribué, il est écrit en gros caractères, il n'est pas trop long. Vous connaissez notre façon de procéder. Vous pourriez peut-être présenter les personnes qui vous accompagnent, et ensuite commencer et nous dire ce que vous pensez du projet de loi C-2.

M. Hall: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur le président, j'invoque le règlement. Avons-nous réglé la question de...? Vous avez reçu ma lettre?

Le président: J'en ai reçu plusieurs. J'ai reçu des lettres de M. Angus, de M. Keyes, pour ne citer que ceux-là. Pour faciliter les choses, la greffière vous fait parvenir un avis de réunion du comité directeur demain après-midi à 15h30, réunion au cours de laquelle nous pourrions discuter de ces questions, et d'autres, et tirer, espérons le—trouver une solution que nous pourrions présenter au comité permanent jeudi matin. Je ne dis pas que vous allez obtenir satisfaction sur tout ce que vous demandez dans votre lettre. . .

M. Keyes: Non, non. Je. . .

Le président: Comme vous vous y attendez certainement.

M. Keyes: Je sais, mais. . .

Le président: Nous en discuterons; nous aurons une réunion du comité directeur, qui nous permettra d'en discuter.

M. Keyes: Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Parfait. Je suis heureux que vous me l'ayez rappelé. Je voulais d'ailleurs en parler moi-même, ou à la fin de la réunion, pour que tout le monde soit au courant. L'avis de convocation est en route.

Cela dit, Monsieur Hall, pourriez-vous présenter les personnes qui vous accompagnent et nous exposer ce que vous pensez du projet de loi C-2?

[Text]

Mr. Hall: Yes, Mr. Chairman. First of all, Nancy Cleman, of the law firm McMaster Meighen, from Montreal, is legal counsel for the association. And Mr. Lester MacArthur is director of marine operations and regulations from the Canadian Shipowners Association.

Before getting into it, if I might, I would like to congratulate you, Mr. Chairman, on your re-election of this committee. We have tangled before on other subjects.

The Chairman: Almost unanimous. And we have remembered.

Mr. Hall: I welcome old friends and new faces to the board. I wish you all well.

The Chairman: It is a darned good committee. We have our differences, but in terms of the grey matter, not the grey hair, but the grey matter, as far as I am concerned the transport committee has better grey matter than other committees I have been exposed to in opposition and in government. I thank you for your remarks to me and certainly the committee also.

M. Hall: Pour mes amis de langue française, je dois m'excuser car le dossier n'a été complété qu'hier soir. Nous en aurons la traduction la semaine prochaine, je pense.

First of all, Mr. Chairman, a brief note on the association. The Canadian Shipowners Association represents over 90% of Canada's merchant fleet. It has 15 member companies, who own and operate 120 cargo vessels of at least 1,000 tonnes or more. In 1988 the CSA fleet carried over 79.6 million tonnes of cargo—Great Lakes, St. Lawrence, Atlantic, Arctic, as well as internationally.

Some members of this committee will probably remember us better under the old banner, the Dominion Marine Association, which was founded in 1903. However, after 85 years it was felt it was time to reflect the expansion of the fleet into the international trade as well as our domestic trade. We are proud of our long history of service to Canadian importers and exporters, and have always prided ourselves in our efforts to constantly upgrade the fleet to provide a safe and efficient service in the interest of all Canadians.

Prior to presenting our comments on the substance of the bill, I would like to say that although initially we had reservations about supporting a multi-modal investigation board, we are prepared to accept the bill, provided that certain changes are made to ensure it becomes a competent, efficient, and independent body and the differences between the marine sector and other modes are understood and properly addressed.

[Translation]

M. Hall: Oui, monsieur le président. Tout d'abord, Nancy Cleman, du cabinet d'avocats McMaster Meighen de Montréal, qui est notre conseiller juridique. M. Lester MacArthur, directeur des opérations maritimes et de la réglementation à l'association.

Avant d'entrer plus avant dans notre propos, si vous le permettez, je voudrais vous féliciter, monsieur le président, pour votre réélection à la tête du Comité. Il y a eu suffisamment de sujets sur lesquels nous nous sommes querellés.

Le président: Presque à l'unanimité, et nous ne l'oublierons pas.

M. Hall: Je suis heureux de voir des visages connus, mais également de nouveaux visages au comité. Je vous souhaite tous beaucoup de succès dans vos travaux.

Le président: C'est un excellent comité. Nous avons nos divergences d'opinion, mais pour ce qui est de la matière grise, je ne parle pas des cheveux gris, mais de la matière grise, je pense que le Comité des transports a une des plus fortes concentrations de matière grise de tous les comités auxquels j'ai pu assister, alors que j'étais dans l'opposition, ou même du parti de la majorité. Je vous remercie pour ces remarques, et le Comité vous en sait certainement gré.

Mr. Hall: For my francophone friends, I have to apologize as the brief was only ready last night. We will have the French translation next week, I think.

Tout d'abord, monsieur le président, quelques renseignements sur notre association. L'Association des armateurs canadiens représente plus de 90 p. 100 de la flotte de commerce canadienne. Quinze compagnies en sont membres, qui sont propriétaires et disposent de 120 cargos d'au moins 1,000 tonnes. Notre flotte a transporté en 1988 plus de 79.6 millions de tonnes de marchandise, sur les Grands Lacs, le Saint-Laurent, l'océan Atlantique et l'Arctique, mais également sur les lignes internationales.

Certains membres du Comité se souviendront sans doute beaucoup mieux de notre ancienne dénomination, la *Dominion Marine Association*, fondée en 1903. Toutefois, 85 ans plus tard, on a eu le sentiment qu'il était temps de s'adapter à l'extension prise par notre flotte aussi bien sur le plan international que intérieur. Nous sommes fiers de notre longue histoire de services rendus aux importateurs et aux exportateurs canadiens, et nous nous sommes toujours félicités d'avoir réussi à constamment améliorer cette flotte afin de fournir un service sûr et efficace, dont l'ensemble du pays profite.

Avant de vous présenter nos observations sur le contenu du projet de loi, j'aimerais dire tout de suite qu'en dépit de nos réserves à l'égard d'un organisme d'enquête multimodal, nous sommes en fait prêts à accepter ce texte, à condition que certaines modifications y soient apportées, et cela afin que le bureau soit un organisme compétent, efficace et indépendant, et que notamment les caractéristiques du secteur maritime, et de

[Texte]

[Traduction]

chacun des autres modes de transport, soient bien comprises et prises en compte.

• 0935

For years marine accidents have been investigated by the Marine Investigation Section of Transport Canada. This arrangement has worked reasonably well. We recognize, of course, that there is always the perception of a possible conflict of interest, since the regulators and the investigators are all part of the same government department. Be that as it may, it generally worked; and I subscribe to the old chestnut, "if it works, don't fix it". Our concern therefore is to ensure that this proposed multi-modal board does not repeat the obvious shortfalls of the Aviation Safety Board.

We have divided our brief into two parts. The first deals with our areas of concern in a general way, in an overview, so to speak, and the second with the specifics, our comments and our suggestions. Because of time constraints, the oral presentation will only touch on certain of our concerns.

At the same time we have reviewed the latest draft of the Canadian Maritime Law Association brief, which we understand will be presented to this committee on Thursday. We concur with the general thrust of that brief, and since that group, who represent Canada's marine legal fraternity, have spent considerable time analysing the bill, we will confine our remarks to certain substantive issues.

On clause 2, definitions, to ensure the clear independence of the board, we would suggest that the responsible minister should not be the Minister of Transport. That minister clearly is responsible for all regulatory matters concerning transportation, and as just stated could be perceived as retaining control of regulatory and investigatory powers. Secondly, provision is made in clause 23 for the Minister of Transport to designate an observer at an investigation in order to obtain timely information relevant to responsibilities of that minister.

On clause 4, establishment of the board, a quick overview. Board members shall not under any circumstances be investigators.

Subclause 4.(1). While initially we were prepared to accept a five-person board, in light of mounting concerns for the environment we are concerned the number of incidents to be investigated may increase should the government wish, for example, to have the board investigate all incidents, including near misses, that might have had an impact on the environment. It is our understanding that the board would be composed of a chairman plus two from the air mode, one from marine, and one from rail-pipeline. In light of earlier comments, consideration should be given to changing the wording of

Pendant des années, les accidents maritimes ont été confiés au Service des enquêtes sur les accidents maritimes de Transports Canada. Ce système donnait d'assez bons résultats. Nous reconnaissons, bien sûr, qu'on peut toujours craindre certains conflits d'intérêt, puisque les responsables de la réglementation et les enquêteurs font tous partie du même ministère. Cela dit, ce système a donné en général d'assez bons résultats; et je suis d'accord avec le vieil adage qui veut que le mieux soit souvent l'ennemi du bien. Nous voulons donc avant tout nous assurer que ce bureau multimodal qui nous est proposé ne retombe pas dans les travers du Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Notre mémoire est divisé en deux parties. La première est un commentaire général du texte; la deuxième analyse certains points plus précis et formule un certain nombre de propositions et suggestions. En raison du temps limité qui nous est imparti, cet exposé oral ne touchera qu'à certains points sur lesquels nous avons des critiques à émettre.

Nous avons également pris connaissance de la dernière version du mémoire de l'Association canadienne de droit maritime, qui vous sera présenté jeudi. De façon générale, nous sommes d'accord avec les analyses et conclusions de ce mémoire; comme cette association qui représente les avocats canadiens du droit maritime a consacré un temps considérable à l'analyse du projet de loi, nous nous limiterons ici à un certain nombre de questions de fond.

Article 2, définitions. Pour garantir l'indépendance totale du Bureau, nous aimerions que le ministre responsable ne soit pas le ministre des Transports. Ce ministre est très clairement responsable de toutes les questions réglementaires intéressant les transports, ce qui lui donnerait donc à la fois les pouvoirs de réglementation et d'enquête. Par ailleurs, l'article 23 prévoit que le ministre des Transports pourra désigner un observateur afin que celui-ci lui communique sans délai toute information qui intéresserait ses compétences.

Passons rapidement en revue l'article 4, sur la constitution du Bureau. Les membres du Bureau ne doivent en aucun cas être enquêteurs.

Paragraphe 4.(1). Alors que nous étions à l'origine disposés à accepter que le Bureau soit composé de cinq membres, les problèmes environnementaux se multipliant, nous craignons que le nombre d'enquêtes à ouvrir n'augmente énormément si le gouvernement décidait, par exemple, de demander au Bureau d'enquêter chaque fois qu'un incident—y compris les quasi-collisions—pourrait avoir des conséquences sur le plan de l'environnement. Si nous avons bien compris, le Bureau serait composé d'un président, de deux membres s'occupant des transports aériens, d'un membre pour le

[Text]

subclause 4.(1) to allow for a minimum of five full-time members and not more than six, rather than not more than five. The chairman could determine the need for a second marine member should the situation so warrant. In any event there is no question at least one member should be from the marine sector.

Subclause 4.(2). To ensure a competent, independent board, the method of selection of members should be clarified. We would urge that the government engage the services of an independent professional search firm. Secondly, in order to ensure the selection of the best person for the position or positions, the final list, i.e. the short list, of candidates for a particular mode should be reviewed by a small committee from that mode.

Subclause 12.(2), quorum. This subclause requires clarification, particularly when one examines the duties of the members under clause 8. In matters of policy, as described in paragraphs 8.(a), (b), and (c), surely all members should be involved, and therefore such decisions should be made by a majority of the board. Secondly, at least one member of the quorum of two should be a representative of the mode under investigation. In fact, it begs a clearer definition of the words "collectively knowledgeable" in subclause 4.(2).

Clause 14, investigations. While a section appears to give exclusive jurisdiction to the board other than certain matters involving the Department of National Defence, we are somewhat concerned we could be faced with parallel investigations. See subclauses 14.(4) and (5). Quite clearly the Coast Guard will continue to have its powers to look into ship safety, seaworthiness of vessels, the competency of masters, officers, etc. This raises the broader question of just precisely what this board will decide to investigate. There are many minor incidents that occur in marine transportation, such as bumping a dock a little too hard and perhaps denting the plating, touching the bottom for any one of a number of reasons: mechanical failure, error in navigation, etc. We are not suggesting such occurrences should be treated lightly, but they are common. How many of you have been involved in a fender-bender in recent years? This of course does not include the many incidents involving pleasure craft. Is it the intention of this board to be involved in all such incidents, or will it decide to pass and let the Coast Guard inspectors, including pollution prevention officers, carry out their normal investigations to ensure that all regulations have been observed and there is nothing to suggest any further action is necessary?

[Translation]

domaine maritime, et d'un autre pour le ferroviaire et le transport par productoduc. Compte tenu de ces observations, il faudrait peut-être envisager de modifier le paragraphe 4.(1) pour fixer la composition du bureau à un minimum de cinq membres à temps plein et à un maximum de six. Le président pourrait ensuite, lorsque la situation l'exigerait, décider de nommer un deuxième membre pour le domaine maritime. En tout cas, il est évident qu'il faut au moins qu'un membre soit spécialiste du secteur maritime.

Paragraphe 4.(2). La méthode de sélection des membres devrait être indiquée clairement, et cela afin de garantir la compétence et l'indépendance du Bureau. Il serait bon que l'administration recoure aux services d'une entreprise indépendante de recrutement. Deuxièmement, pour être certain que l'on choisit les meilleurs candidats, la liste restreinte de ceux-ci pour chaque mode de transport devrait être confiée à un petit comité spécialiste de ce mode.

Paragraphe 12.(2), le quorum. Étant donné les attributions des membres, définies à l'article 8, ce paragraphe demanderait à être rédigé de façon plus explicite. En effet, les questions de politique, telles qu'elles sont définies aux paragraphes 8.(a), (b) et (c), devraient être décidées par l'ensemble du bureau et à la majorité. Deuxièmement, un membre du quorum sur deux devrait être spécialiste du mode de transport faisant l'objet d'une enquête. À ce sujet, il conviendrait de mieux préciser le contenu de l'expression «possèdent collectivement la compétence voulue» du paragraphe 4.(2).

Article 14, enquêtes. Le bureau a compétence exclusive pour enquêter, sauf dans certains cas où le ministère de la Défense nationale est compétent; nous craignons cependant que l'on assiste parfois à l'instruction de deux dossiers d'enquête parallèles. Reportez-vous pour cela aux paragraphes 14.(4) et (5). Il est en effet évident que la garde côtière continuera à avoir la responsabilité des questions intéressant la sécurité à bord des navires, la compétence des capitaines et des seconds, etc. Cela pose donc la question de savoir exactement de quelles enquêtes le Bureau pourra être saisi. Les transports maritimes, en effet, donnent lieu à une foule d'incidents sans gravité, lorsque par exemple un bateau heurte un peu durement et ne fait par exemple que légèrement abimer sa coque, ou qu'il effleure le fond, et cela pour diverses raisons, qui peuvent être d'origine mécanique, humaine etc. Ce n'est pas qu'il faille traiter à la légère ce genre d'incidents, mais ils sont très courants, aussi courants que les pare-chocs tordus. Je ne parle pas évidemment des incidents très fréquents concernant les bateaux de plaisance. Il s'agit donc de savoir si le Bureau a lui aussi compétence pour enquêter sur ce genre d'incidents, ou s'il décidera de laisser les inspecteurs de la garde côtière—et cela comprend les responsables de la lutte contre la pollution—faire normalement leur enquête et vérifier que les règlements ont été observés et qu'il n'y a pas lieu de poursuivre l'affaire.

[Texte]

We strongly recommend the board, when constituted, clearly define the rules so that safety of life, property, and the environment is not compromised, but at the same time ensure that ship operators will not be faced with unnecessary delays and costs with two sets of investigators investigating the same incident but for different reasons.

We are particularly troubled, as stated earlier, by subclauses 14.(4) and (5). In the present system either something is investigated or it is not. There are ambiguities in this bill that lead us to believe even if the board decides not to investigate, some other department will be waiting in the wings to investigate for cause. Shipowners and operators are just as concerned as the investigators and the regulators to determine why a particular incident occurred and to take whatever action is required to ensure it does not happen again.

• 0940

Time is of the essence in the transportation sector. All we have to sell is time. It is imperative therefore that the shipowners know the rules, who is in charge and that they are properly notified whether or not an investigation is to take place and will occur at an appropriate time and venue.

Clause 19, on powers of investigators, gives us some serious concern. In fact, it strikes us as a good example of the differences between air and rail versus marine and our earlier concerns about a multi-modal approach in the first place. Did the drafters of this bill indeed consult the marine sector?

Clause 19 implies unlimited seizure; the power to test things to the point of destruction; the power to exclude persons from particular areas; and there is no provision for a timely return of property.

When an accident occurs in the air or rail mode, the chances are that property—the aircraft, the rail car—will never operate again, or at best take a considerable time to repair. A ship can sustain substantial damage but still be capable of proceeding to a dry dock, either under its own power or under tow. Therefore there could well be circumstances where it does not make any sense to seize a ship or exclude persons from the ship either from an investigative or a commercial point of view. If the ship's crew or qualified experts such as salvage people are not permitted to carry out their duties, an otherwise serious incident could become a disaster.

For example, if a ship is involved in a collision and is holed, it is imperative that steps be taken immediately to save the ship and prevent it from causing damage to other property or the environment. If a ship suffers an engine room fire, it is essential that not only are steps taken to put out the fire but to tow the vessel out of danger to other ships or property or the environment. If a ship goes

[Traduction]

Nous recommandons vivement que le Bureau, une fois constitué, définisse très clairement ses règles de fonctionnement, afin que la sécurité des personnes, et des biens, et également l'environnement ne soient pas compromis, mais qu'en même temps les bateaux ne soient pas immobilisés inutilement, parce que le même accident aurait donné lieu à deux enquêtes parallèles.

Comme nous l'avons déjà dit, nous sommes très ennuyés par les paragraphes 14.(4) et (5). Dans le système actuel, il y a enquête ou il n'y en a pas. Les ambiguïtés de ces paragraphes sont telles qu'il risque toujours d'y avoir un ministère prêt à faire sa propre enquête lorsque le Bureau décidera de ne pas en faire. Les armateurs et les opérateurs maritimes ont tout aussi intérêt que les enquêteurs et les responsables de la réglementation à connaître les causes de tel ou tel accident, afin de pouvoir prendre des mesures correctives si nécessaire.

Dans le domaine des transports, le temps est quelque chose de précieux. C'est tout ce que nous avons à vendre. Il est donc impératif que les armateurs connaissent exactement la règle du jeu, sachent qui est responsable, et soient dûment informés, en cas d'ouverture d'enquête, du moment où elle aura lieu.

L'article 19 concernant les pouvoirs des enquêteurs nous inquiète quelque peu. De fait c'est un bon exemple des différences qu'il y a entre les transports aériens ou ferroviaires et les transports maritimes, ce qui renvoie donc à ce que nous avons dit tout à l'heure de cette conception multimodale. Les rédacteurs du projet de loi ont-ils en fait consulté le secteur maritime?

Aux termes de l'article 19, les pouvoirs de saisie sont illimités; les essais peuvent aller jusqu'à la destruction; certaines personnes peuvent être interdites d'accès; et rien ne prévoit un délai pour la restitution des biens saisis.

En cas d'accident aérien ou ferroviaire, les biens en question—avion, wagon de chemin de fer—sont en général à jamais inutilisable, à moins d'une réparation qui pourrait prendre très longtemps. Or un navire peut avoir été gravement endommagé et être cependant à même de poursuivre sa route—grâce à ses propres moyens ou à un remorquage—jusqu'à une cale sèche. Il pourrait donc se faire qu'il soit absolument illogique de saisir un navire, ou d'en interdire l'accès à certaines personnes, aussi bien du point de vue des intérêts de l'enquête que des intérêts commerciaux. Si l'on interdit l'accès d'un bateau à l'équipage ou à des spécialistes qualifiés—des sauveteurs, par exemple—un grave accident peut tourner en véritable catastrophe.

En cas de collision, par exemple, et d'ouverture d'une voie d'eau, il est impératif que des mesures soient prises immédiatement pour sauver le navire et empêcher que d'autres biens ou que l'environnement ne soient endommagés. Lorsque la chambre des machines prend feu, il est essentiel non seulement d'éteindre l'incendie, mais de remorquer le bateau pour éviter tout dommage à

[Text]

aground, it is important that steps be taken to stop the flooding to prevent it from capsizing, or in the case of a tanker to try to control the flow of cargo into the sea. Of course, if the damage is serious enough that the vessel will sink in any event, obviously the first priority is to save the crew. In the event of an air collision, the results are usually tragically clear.

The question of the seizure of documents, charts, etc., or the retention of crew is serious without a provision for timely return. As previously stated, a ship normally can proceed following an incident. However, it could not without such charts or the key personnel necessary to allow the master to properly command his ship in a safe and efficient manner. I am sure all of us have seen late night movies of the heroics of ship crews in wartime situations.

Mr. Chairman, as we stated at the outset of this presentation, we do have a number of other questions and suggestions with respect to this brief, together with more formal comment and suggestions on points raised during these past few minutes. These are attached and form part of this brief as part II. We are more than willing to attempt to answer any questions the members of this committee may wish to pose either this morning or otherwise.

Subject to the points raised in our brief, the CSA supports this important piece of legislation. We do suggest, however, that the views and suggestions of the various modes involved be seriously and carefully considered.

This bill addresses an area that is vital to all Canadians. Because of the problem of one mode—air—other modes are being asked to give up existing investigation procedures in favour of an across-the-board accident investigation system. There should be no compromises. Either the government is serious about creating a truly independent safety board or it is not. If it is, we fully endorse the minister's efforts in this regard and commend him for his urgency in making things right.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for your usual succinct and very definite brief. I call upon Mr. Tobin as my first questioner.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): I would like to welcome Norm and his crew to our standing committee, under the new name, Canadian Shipowners Association.

[Translation]

d'autres bateaux, à d'autres biens ou à l'environnement. Lorsqu'un bateau s'est échoué, il est important de faire le nécessaire, en cas de voie d'eau, pour l'empêcher de prendre trop de gîte, et dans le cas d'un pétrolier, pour éviter qu'il n'y ait déversement de pétrole dans la mer. En cas de grave avarie le bateau sombrera de toute façon, et la première priorité est alors de sauver l'équipage. Dans le cas d'une collision aérienne, le résultat est en général clair et tragique.

Nous nous inquiétons de ce qu'aucun délai n'ait été fixé pour la restitution des documents saisis ou la libération des équipages immobilisés. Comme nous l'avons dit plus haut, un bateau est en général en mesure de poursuivre sa course. Mais il ne peut le faire que s'il dispose des cartes et documents nécessaires et de l'équipage permettant au capitaine de mener son bâtiment à bon port. Nous avons tous vu ces films projetés tard le soir où l'on assiste aux faits héroïques des équipages en temps de guerre.

Monsieur le président, comme nous l'avons dit au début de l'exposé, nous entrons plus dans le détail de certaines analyses dans la partie II du mémoire, et nous y présentons également un certain nombre de recommandations portant sur ce que je viens de vous exposer. Nous sommes d'ailleurs tout à fait prêts à répondre aux questions que les membres du Comité auraient à poser, ce matin ou ultérieurement.

Sous réserve des critiques contenues dans le mémoire, l'association approuve le dépôt de ce texte de loi. Nous demandons, cependant, que le point de vue et les recommandations des divers représentants des modes de transport considérés soient examinés avec la plus grande attention.

Ce projet de loi porte sur un domaine tout à fait essentiel à l'avenir de notre pays. Mais à cause des difficultés rencontrées dans un domaine—le domaine aérien—on demande aux autres modes de transport de renoncer aux procédures d'enquête en place, et cela en faveur de la création d'un bureau d'enquête multimodal. Dans ce cas, le compromis n'est plus de mise. Ou le gouvernement veut véritablement créer un bureau pleinement indépendant, ou il ne le désire pas vraiment. Mais si telle est bien son intention, nous approuvons les efforts du ministre et nous le félicitons pour la rapidité avec laquelle il a agi.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hall, pour ce mémoire concis et tout à fait clair, comme à l'habitude. M. Tobin va ouvrir la période de questions.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Je tiens à souhaiter la bienvenue à Norm et aux personnes qui l'accompagnent, pour l'Association des armateurs canadiens.

[Texte]

Were the Canadian Shipowners Association or the Canadian Marine Association, the people in the marine business in Canada, consulted in the drafting of this bill?

Mr. Hall: In the drafting of this bill, no.

Mr. Tobin: Were you consulted about the intents and purposes of the multi-modal accident investigation?

Mr. Hall: There was some discussion going back when it was Bill C-142. I cannot recall all the details of it, but there was discussion at that stage, I would imagine. Mr. MacArthur may be able to answer that better than I.

Mr. Les MacArthur (Manager, Marine Operations, Canadian Shipowners Association): We were just invited to a press release just before the bill was issued.

Mr. Tobin: And you do not qualify that as consultation.

Mr. MacArthur: No. I have spoken personally to friends with regard to it, but there was no official approach.

Mr. Tobin: Let me ask this question. The railway industry has raised a similar concern to yours, and that is that the bill has to recognize that this board will deal with different modes and different modes of different characteristics both in terms of their operation and subsequently, in terms of an incident, the investigation procedure. The people in the railway business were very concerned about the powers of seizure and quarantine and so on. You have raised a similar concern here today.

• 0945

Is it not reasonable to assume that given the powers provided for the board to set policy and to establish practice that the kind of concerns you are raising today would be dealt with as a matter of practice by a board rather than having a committee of Parliament trying to anticipate every circumstance that may occur and setting out in legal language a certain set of constraints or principles to follow depending on the mode for accident investigation?

Mr. Hall: Mr. Tobin, we have that on page 2 of part II and suggest that when the regulations are drafted under this section it is important to have consultation with the industry as the requirements of each mode are different.

Mr. Tobin: You talked about the legal representative of this industry presenting their brief in a few days. Are you recommending that we actually write into the bill, depending upon the mode, a certain set of standards for investigation or are you saying that you merely live in the hope that the board, when it sits down to establish its practices, will reflect in its practices the different modes?

Mr. Hall: I am not a lawyer, Mr. Tobin. We have a system in place right now with the Coast Guard and the

[Traduction]

A-t-on consulté, au moment de rédiger ce projet de loi, l'Association des armateurs canadiens, ou la *Canadian Marine Association*, c'est-à-dire les professionnels du domaine maritime?

M. Hall: Non.

M. Tobin: Et avez-vous été contactés lorsqu'on a su qu'on avait l'intention de créer un bureau multimodal d'enquête?

M. Hall: Oui, à l'époque du projet de loi C-142. Je ne me souviens pas des détails des discussions qui ont eu lieu, mais il y en a eu, si je ne me trompe. M. MacArthur pourra peut-être vous en dire plus.

M. Les MacArthur (directeur des opérations maritimes, Association des armateurs canadiens): Nous avons été invités à une conférence de presse, juste avant le dépôt du projet de loi.

M. Tobin: Ce qui n'est pas précisément être consulté.

M. MacArthur: Non. J'en avais discuté avec certaines personnes que je connais, mais il n'y a eu aucune prise de contact officiel.

M. Tobin: Les chemins de fer ont formulé les mêmes réserves que vous, à savoir qu'il s'agit d'un bureau responsable de différents modes de transport, dont chacun a ses propres caractéristiques, quant à son fonctionnement et quant aux dispositions à prendre en cas d'enquête. Les représentants du domaine ferroviaire désapprouvaient notamment les dispositions concernant le pouvoir de saisie et d'immobilisation du matériel etc. Vous avez dit à peu près la même chose aujourd'hui.

Mais ne peut-on pas penser, étant donné les pouvoirs et attributions du Bureau, qui décide de sa politique et de ses méthodes de façon souveraine, qu'il est normal que ce soit ce même bureau qui discute de ce genre de question, plutôt que de demander à un comité parlementaire de prévoir toutes les situations possibles, et de rédiger en termes de loi ce qui s'appliquerait à chaque type d'enquête en fonction du mode considéré?

M. Hall: M. Tobin, cela se trouve à la page 2 de la deuxième partie du mémoire; nous demandons qu'au moment de la rédaction des règlements d'application de cet article, des représentants de chaque mode de transport soient consultés.

M. Tobin: Vous avez dit que les avocats du droit maritime nous présenteraient leur mémoire dans quelques jours. Recommandez-vous que nous inscrivions déjà dans le projet de loi, pour chaque mode, un certain nombre de dispositions fixant les normes des procédures d'enquête, ou espérez-vous simplement que le Bureau, lorsqu'il siègera fixera lui-même ses propres méthodes, et cela en fonction des caractéristiques de chaque mode?

M. Hall: Je ne suis pas avocat, monsieur Tobin. Nous avons maintenant la garde côtière et son service d'enquête

[Text]

Marine Investigation Branch. I would hope that the normal way it is handled will be translated into this new board. I would think it should come within the regulations. The boards have to set regulations.

Mr. Tobin: Versus legislation.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Tobin: There has been recently a tendency towards reflagging vessels and moving them offshore. What impact would this bill potentially have on that effort or exercise by Canadian shipowners?

Mr. Hall: I would say no impact whatsoever. The reason ships are flagging offshore is strictly commercial. There is not sufficient trade in this country, in the Great Lakes, the St. Lawrence and east coast, to keep them occupied. If they have ships capable of international trade, obviously they have to go where the business is.

Mr. Tobin: You do not see any possibility that the cost of current Canadian safety standards being enforced by Transport Canada for the moment or standards that may or may not arise out of accident investigation by the multimodal agency would contribute to that reflagging effort.

Mr. Hall: Mr. Tobin, I think it has already happened. I think we probably have the safest and highest cost regulations in the world because of incidents that have occurred in the past. I think we are 10 years ahead of IMO regulations so I cannot see where else they can go.

The thing I am concerned about is that there always tends to be overreaction in any disaster, whether it is air, rail or whatever. I can understand that. Our concerns would be the reactions that are going on currently with the *Exxon Valdez*. There is no question that it was a serious spill. I am aware that already three departments, Departments of Transport, Fisheries and Oceans and the Environment, have struck a committee and are looking at terms of reference for a whole new approach to the environment. The first thing they say is that the ship is a polluter. That scares me. The ship is not a polluter; it is the cargo that is the polluter. There have to be better ways of handling all of these things, but I do not like to be put in a box before we even have a chance to talk about it.

If I were a tanker operator, I would be a little concerned about overreaction, what might take place and about people not using common sense in approaching the regulatory process.

Mr. Tobin: You agree that those in charge of developing regulations if they err must err on the side of the environment and the people of Canada, not on the part of—

Mr. Hall: Of course we accept that. They have done that in the States.

Mr. Tobin: I am glad to have that reassurance from you.

[Translation]

sur les accidents. J'espère que le nouveau bureau s'inspirera des méthodes et procédures de ce service. Cela devrait en tous les cas se retrouver dans les règlements, puisque ce genre d'organisme fixe la réglementation.

M. Tobin: Les règlements d'application.

M. Hall: Oui.

M. Tobin: Depuis quelque temps on voit de plus en plus de bateaux qui changent de pavillon, et qui travaillent à partir de ports étrangers. Ce projet de loi aurait-il quelque incidence sur cette tendance des armateurs canadiens?

M. Hall: Aucunement. La raison pour laquelle les bateaux battent pavillon étranger est strictement commerciale. Nous n'avons pas suffisamment de volume à transporter au Canada, sur les grands lacs, le Saint-Laurent et la côte est, et puisque ce sont des bateaux qui peuvent faire les grandes lignes internationales, il vont là où il y a du travail.

M. Tobin: Vous ne craignez pas que l'imposition des normes de sécurité canadiennes de Transports Canada, pour le moment, ou plus tard, après certaines enquêtes, par le Bureau multimodal, ne renforce cette tendance des armateurs à enregistrer leurs bateaux à l'étranger.

M. Hall: Je pense que c'est déjà fait, monsieur Tobin. En raison d'un certain nombre d'accidents du passé, nous avons sans doute la réglementation la plus sûre, mais également la plus coûteuse du monde. À mon avis, nous avons dix ans d'avance sur la réglementation de l'OMI, et je ne vois pas vraiment ce que l'on pourrait faire de plus.

Ce que je crains le plus, c'est cette tendance à réagir de façon excessive à chaque catastrophe, aérienne, ferroviaire ou autre. C'est évidemment compréhensible. Je pense aux réactions suscitées à l'heure actuelle par l'accident de l'*Exxon Valdez*. Évidemment c'est un déversement très grave. Je sais que trois ministères, celui des Transports, des Pêches et Océans et de l'Environnement, ont créé un comité qui discute de toute cette question environnementale. Évidemment ce que l'on dit d'abord, c'est que le bateau est responsable de la pollution. Cela m'effraie. Ce n'est pas le bateau qui pollue, c'est la cargaison. Il y aurait peut-être de meilleures façons de s'y prendre, mais je ne veux rien préjuger avant que nous n'en ayons discuté.

Si j'avais affrété un pétrolier, je crois que j'aurais très peur de ces réactions épidermiques et des conclusions un peu hâtives qu'on risque de tirer de ce genre de situation, notamment dans le domaine réglementaire, si le bon sens ne prévaut pas.

M. Tobin: Mais vous seriez d'accord pour préférer que les responsables de la réglementation se trompent en faveur de l'environnement, et des intérêts de la population canadienne, plutôt. . .

M. Hall: Bien sûr. C'est d'ailleurs ce qui s'est passé aux États-Unis.

M. Tobin: Je suis heureux de vous l'entendre dire.

[Texte]

You indicate that you are concerned that the numbers for the size of the board may be too small, looking at the number of potential incidents and anticipating the kind of thing you just talked about, the environment and the requirement for reporting incidents. There may be insufficient numbers there to do a proper job. You are suggesting that from the point of view of your mode the possibility of a second board member exists.

We have questioned both the minister and members of the current CASB board about that. Everybody seems to reassure us that this number of board members is sufficient. How would you make a case for a requirement for a second person beyond the short statement you made?

• 0950

Mr. Hall: Really, it is just an expansion on that. With the number of incidents that normally occur. . . There are accidents in every mode, and some of them, as I said before, it is like a fender-bender and nothing happens, but in 1987 there were 972 marine incidents of which roughly 170 were considered serious to very serious. There are an awful lot of things that go on, but I think if that is all we were looking at, I would not be overly concerned with one marine member on that board. I am not suggesting that we do have two marine members right off the bat, I am just saying that if the government decides—

Mr. Tobin: Leave room for growth.

Mr. Hall: Leave room for growth. If you start investigating every environmental issue, you are going to double the caseload. Take an example of two ships that brush in the Seaway. That is a narrow channel. If they are two cargo ships, one loaded with coal and one with grain and all they did is rub paint, nobody is going to bother. There will be a notation made by an inspector and that is it. If it is two tankers, I would imagine someone may want to know how the hell did this really happen, what could have happened. That is the concern that we have that may increase the caseload.

Mr. Tobin: One last question. You also make a very clear recommendation that the board not report back to the Minister of Transport. I understand at least on the surface the reason for the recommendation, but I found it somewhat odd because you began by saying you have had a good relationship and it has worked well even though there is the potential of the appearance of conflict of interest because Transport Canada is both the investigator and the regulator.

Given your experience, which you cite here as having been a great and happy and productive and fruitful experience, why are you recommending that the board not report to the Minister of Transport? If not through the Minister of Transport, who should the board report through?

Mr. Hall: Mr. Tobin, there is an old expression, you cannot fight city hall. We accept the multi-modal process.

[Traduction]

Étant donné le nombre d'accidents potentiels, et pour faire face à ce genre de situation que vous venez de décrire, où l'environnement est en jeu, vous trouvez que cinq membres c'est insuffisant. Vous proposez même que l'on ajoute un membre supplémentaire pour le domaine maritime.

Nous en avons parlé au ministre et aux membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Tout le monde semble d'accord pour dire que c'est un nombre suffisant. Au delà de ce que vous nous avez dit, comment défendriez-vous la nécessité de nommer un deuxième membre pour le domaine maritime?

M. Hall: Je viens en quelque sorte de vous l'expliquer. Étant donné le nombre d'accidents, en temps normal. . . des accidents qui concernent chacun des modes considérés, mais dont certains sont très souvent tout à fait bénins; en 1987 il y a eu 972 accidents maritimes, dont 170 étaient graves ou très graves. Si l'on se limitait à ceci, un membre pourrait éventuellement suffire. Je ne demande pas qu'il y ait de façon permanente deux membres responsables du domaine maritime, mais tout simplement que l'on se donne. . .

M. Tobin: La possibilité d'en ajouter un.

M. Hall: Oui. Si vous commencez à enquêter chaque fois que l'environnement est en jeu, vous allez doubler tout de suite le nombre de cas. Prenez l'exemple de deux bateaux dont les coques se sont effleurées sur la voie maritime. C'est une voie étroite. Supposons qu'ils transportent l'un du charbon et l'autre du grain, et que la peinture ait été simplement abîmée, personne ne va s'en inquiéter. L'inspecteur en prendra cependant note. Mais s'il s'agit de deux pétroliers, j'imagine que quelqu'un va vouloir en savoir plus, en prévision de l'accident grave. Voilà ce qui à notre avis pourrait augmenter radicalement le nombre d'enquêtes ouvertes.

M. Tobin: Une dernière question. Vous recommandez de façon très claire que le Bureau ne relève pas du ministre des Transports. À priori je comprends, mais je trouve cela quand même surprenant, car vous aviez d'abord parlé de vos bons rapports avec l'administration, en disant que jusqu'ici le système avait assez bien fonctionné, en dépit des possibilités de conflits d'intérêt puisque Transports Canada est à la fois l'enquêteur et le responsable de la réglementation.

Vous nous dites que vous n'avez eu pour ainsi qu'à vous féliciter de ce système, et que les rapports ont toujours été extrêmement positifs; pourquoi alors recommander que le Bureau ne relève pas du ministre des Transports? Si ce n'est pas le ministre des Transports, qui devrait en être responsable?

M. Hall: Monsieur Tobin, il y a un vieil adage qui dit que contre l'administration on est toujours perdant. Nous

[Text]

There has been a perception, and it has been there all along, that when you have the regulators and investigators in the same area both moving up the same ladder, there can be, and there is, a perception that there could be a conflict.

If you are going to make the change, why not go all the way? It is in Transport where all this takes place. The regulators are going to be there. The Coast Guard is not going to disappear because of this bill. They have all got to be there. We need them. All I am saying is if you are going to make a switch because of a perception, then you might as well go all the way, and I would suggest the Minister of Justice.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin. A very good exchange. Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Hall, I want to welcome you and your colleagues back to the committee. It is always a pleasure to have you here with your usual knowledgeable comments about the legislation we have before us.

There are a number of areas I want to touch on. Let me just start where Mr. Tobin left off. You said the Minister of Justice as the minister. Why Justice as opposed to somebody else? Do you feel there is a need to actually go through a minister at all, or could it go directly to the House through the clerk?

Mr. Hall: Again, as I said earlier, I am not a lawyer. We picked Justice really because there did not seem to be any relationship with most of the others, but there could be a conflict if you got Environment involved or Fisheries and Oceans, that is one area, or Forestry. I just do not know if there is anyone else in—

The Chairman: What about the President of the Privy Council, who used to be a former Minister of Transport—

Mr. Hall: That is a possibility.

The Chairman: —and who makes the appointments in name by Order in Council anyway to the board.

Mr. Hall: That is a possibility if we want to add another title to his already numerous titles.

The Chairman: No, he has the title.

Mr. Hall: We would have no objections to that, Deputy Prime Minister, no.

The Chairman: You certainly have a little conflict with Justice. If you are going to get away from Transport, you get into another bed in Justice potentially. You could.

Mr. Hall: I leave that to the lawyers.

The Chairman: Sorry, Mr. Angus.

Mr. Angus: I think it was worthwhile pursuing that angle. What about though not going through any minister at all? We have had a number of discussions at the table about having the board report directly to Parliament. The Auditor General does that. I believe there are some other

[Translation]

acceptons en fait ce système multimodal. Mais évidemment on peut avoir le sentiment, on l'a eu, que si les responsables de la réglementation et les responsables des enquêtes font partie de la même administration, il pourrait y avoir conflit.

Puisque vous êtes prêt à changer de système, allez jusqu'au bout. Tout cela aura lieu au sein de l'administration des Transports. Vous aurez les responsables de la réglementation, et ce projet de loi ne prévoit pas la suppression de la garde côtière. Nous en avons d'ailleurs besoin. Si vous changez de système parce qu'on a eu l'impression qu'il y avait possibilité de conflits d'intérêt par le passé, allez jusqu'au bout, et je proposerais que ce soit le ministre de la Justice.

Le président: Merci, monsieur Tobin. Échange de vues extrêmement intéressant. Monsieur Angus.

M. Angus: Monsieur Hall, je vous souhaite la bienvenue, ainsi qu'à vos collègues. Vous parlez toujours en connaissance de cause, et c'est un plaisir de vous retrouver ici.

J'ai un certain nombre de questions à vous poser. Je vais reprendre ce qu'a dit M. Tobin. Vous dites que l'on devrait confier la responsabilité du Bureau au ministre de la Justice. Pourquoi la Justice? Pourquoi le Bureau ne relèverait-il pas de la Chambre des communes, directement, par l'intermédiaire du greffier?

M. Hall: Comme je vous l'ai dit, je ne suis pas avocat. Nous avons pensé au ministre de la Justice, car il nous semblait le plus à l'écart, alors que si l'on pense au ministre de l'Environnement, des Pêches et Océans, ou des Forêts, il pourrait y avoir possibilité de conflits d'intérêt. Je ne vois personne d'autre. . .

Le président: Et si c'était le président du Conseil privé, ancien ministre des Transports. . .

M. Hall: On pourrait y penser.

Le président: . . . responsable des nominations par décret du Bureau.

M. Hall: Il a déjà de nombreuses fonctions, cela n'en ferait qu'une de plus.

Le président: Non, c'est bien son titre.

M. Hall: Le vice-premier ministre, nous n'y voyons aucun inconvénient.

Le président: Pour ce qui est de la Justice il y a tout de même quelques possibilités de conflit. Si vous voulez vous écarter des Transports, cela n'est peut-être pas la meilleure solution.

M. Hall: Je laisse les juristes en décider.

Le président: Excusez-moi, monsieur Angus.

M. Angus: Je pense que c'est une idée tout à fait intéressante. On pourrait envisager de ne pas du tout passer par les ministres, on a déjà évoqué ici la possibilité de faire relever le Bureau du Parlement, directement. Comme le vérificateur général. Il y a un certain nombre

[Texte]

officers of Parliament who do that and then it automatically becomes referred to this committee.

Mr. Hall: I would have trouble with that, I think. I think I would rather have someone steering it and directing it through, because you are talking safety here. You are talking an awful lot of things that are affecting an awful lot of people and getting decisions quickly, as quickly as you can get them, so I would rather have someone who is carrying the banner for you.

Mr. Angus: Okay, thank you. In your brief you talk about the need to change the manner in which the board members are selected. I welcome that contribution, because we have also been discussing that here, looking at some way to get it away from the partisan aspect, because this is a non-partisan board. You suggest using an independent professional search firm and you also talk about a small committee from each mode. How do you see that committee being established? Who would we pick in marine, for example? Should we go that route?

• 0955

Mr. Hall: We are suggesting that a search firm be engaged by the government, the minister or whoever. When the short list is arrived at, maybe some representative of the Canadian Shipowners Association or some representative of Canso marine carriers out on the west coast or someone should be asked to review or to vet the CVs of the candidates, just to see if someone may know something that did not show up in the search. That is all. The decision is the government's decision.

Mr. Angus: Would you see the committee having a vetting right to say a particular person should not be considered, but here is the shorter list?

Mr. Hall: If it is for cause. I am not suggesting that we say here are our candidates and we do not accept yours. I am saying that the search firm comes up with the candidates and if we happen to feel there is reason, then obviously we should advise you.

The one area I do not agree with was the suggestion of the Canadian Maritime Law Association that the chairman be a lawyer. I disagree with it.

The Chairman: I think you might get a little sympathy with it around the table. Notwithstanding that I used to practise, it is the last of the priesthoods and it has not been in those papal reforms.

Are you aware that under our present rules, regardless of a committee of the industry, potentially this committee and other committees can review; the appointment is made, the person can be at the witness table and pointed questions can be made and/or there can be a full-dress

[Traduction]

d'exemples comme celui-là, et c'est alors le Comité qui est automatiquement saisi.

M. Hall: Je ne pense pas que l'idée me plaise beaucoup. Il est préférable, à mon avis, que quelqu'un en soi directement responsable, car c'est bien la sécurité qui est en jeu ici. Cela a des incidences sur des tas de domaines et sur des tas de gens, il faut prendre des décisions rapidement, aussi rapidement que possible, et je préfère que la responsabilité en incombe à une personne.

M. Angus: Merci. Dans votre mémoire vous parlez de la nécessité de modifier la façon dont on choisit les membres du Bureau. Je suis heureux que vous en parliez, car nous avons déjà discuté ici de la meilleure façon d'éviter toute nomination à caractère politique, puisqu'il s'agit d'un bureau complètement apolitique. Vous proposez de faire appel à une entreprise indépendante de recrutement et vous parlez aussi d'un petit comité composé de représentants de chaque mode de transport. Comment envisagez-vous la création de ce comité? Qui choisiriez-vous dans le secteur maritime, par exemple? Devrions-nous procéder de cette façon?

M. Hall: A notre avis, le gouvernement, le ministre ou quelqu'un d'autre devrait retenir les services d'une entreprise de recrutement. Lorsque la liste restreinte sera établie, des représentants de l'Association des armateurs canadiens ou des transporteurs maritimes Canso sur la côte ouest ou quelqu'un d'autre devra examiner minutieusement le curriculum vitae des candidats, pour le cas où un détail quelconque aurait pu échapper aux personnes chargées du recrutement. C'est tout. La décision revient au gouvernement.

M. Angus: D'après vous, le comité devrait-il avoir un droit de regard lui permettant de dire que telle candidature ne doit pas être examinée et de présenter une nouvelle liste restreinte?

M. Hall: S'il a de bons motifs de le faire. Je ne dis pas que nous devons imposer nos candidats et refuser les vôtres. Ce que je dis, c'est que l'entreprise de recrutement propose les candidats et si nous estimons qu'il y a de bons motifs de le faire, nous devrions évidemment vous en informer.

Par contre, je ne suis pas d'accord avec la proposition de l'Association canadienne du droit maritime selon laquelle le président doit être un juriste. Je ne suis pas d'accord.

Le président: Je pense que nous sommes tous plus ou moins d'accord avec vous. Même si j'ai déjà pratiqué le droit, c'est l'un des derniers sacerdoces qui existent, et il n'a pas été touché par la réforme papale.

Savez-vous qu'en vertu de nos règlements actuels, qu'il existe ou non un comité de l'industrie, notre comité et d'autres peuvent procéder à un examen; la nomination a lieu, la personne peut-être appelée à témoigner, et on lui pose alors des questions pertinentes, ou alors la

[Text]

hearing on the appointment? You are aware we do have that potential—

Mr. Hall: Yes. We are getting more into the American system.

The Chairman: Exactly.

Mr. Hall: I do not think it is necessary, Mr. Chairman.

The Chairman: We do not do it before the appointment; it is sort of after the event. Still, it will shed light on an appointment that might be considered by the trade to be rather odious. We have not done it yet, because it is a new procedure.

Mr. Hall: I do not want to raise any concerns that we are out here on a witch hunt. I am saying that I think we should be consulted in some manner, in case there is something we know about.

Mr. Angus: I think we would all agree that we want the best possible board, whatever the final composition. They are there to do a specific job for us.

On page 7 and 8 of your brief, you talk about your concern about investigating every accident. There was a bit of an exchange with Mr. Tobin on that. You indicated that out of the 970 accidents last year, 170 or so were considered serious. Do you have for us a broad definition of how you would separate out those two kinds of things or two kinds of accidents? We need to have an understanding of the workload on the marine side for the new board, both in terms of the field staff and the board itself. Do you have any kind of wording that you could suggest to us on how we could separate the two?

Mr. Hall: Yes. We could come up with some further wording. We have been having a hard time ourselves trying to come up with how to clearly define it. Is it done by numbers or when somebody breaks a leg? How does one handle this sort of thing?

As we tried to say here in the brief, there occur a number of incidents that are routine incidents. At the same time, there occur a number of incidents that are near misses. In air, we all know about that. You may not hear of them as much in marine, but near misses do occur. In light of the concerns about the environment, I would think that there has to be a way in which this board is advised of a near miss.

In other words, there should be a conduit between the board and the Director of Investigations, Marine, let us say, to ensure that the board is advised that there was a near miss it should be aware of, it was looked into and it was decided not to investigate it. It was one of those things that happened; it was not because anything was wrong or because the master was drunk or anything like that; everything was fine.

[Translation]

nomination peut faire l'objet d'une audience en règle? Vous savez que cette possibilité existe. . .

M. Hall: Oui. Nous nous inspirons de plus en plus du système américain.

Le président: C'est exact.

M. Hall: Je ne pense pas que ce soit nécessaire, monsieur le président.

Le président: L'examen n'a pas lieu avant la nomination, mais plutôt après coup. Malgré tout, cela permet de faire la lumière sur une nomination que les représentants de l'industrie jugent peut-être inadmissible. Nous ne l'avons pas encore fait, car il s'agit d'une nouvelle procédure.

M. Hall: Je ne voudrais pas donner l'impression que nous nous lançons dans une chasse aux sorcières. Je dis simplement que nous devrions être consultés d'une façon ou d'une autre, pour le cas où nous serions au courant de quelque chose d'anormal.

M. Angus: Nous convenons tous que nous cherchons à constituer le meilleurs bureau possible, quelle qu'en soit la composition finale. Il est là pour faire un travail précis en notre nom.

Aux pages 7 et 8 de votre mémoire, vous dites que l'idée de faire enquête sur tous les accidents vous préoccupe. Vous en avez d'ailleurs discuté avec M. Tobin. Vous avez dit que sur les 970 accidents qui se sont produits l'an dernier, environ 170 ont été jugés sérieux. Pouvez-vous nous expliquer dans les grandes lignes comment vous établiriez une distinction entre ces deux genres d'accident? Nous devons connaître la charge de travail relative au secteur maritime qui incombera au nouveau bureau, tant pour ce qui est du personnel sur le terrain que pour le bureau lui-même. Avez-vous une définition à nous proposer à ce sujet?

M. Hall: Oui. Nous pourrions proposer une définition plus détaillée. De notre côté, nous avons eu des difficultés à trouver une façon de définir clairement cette question. Doit-on tenir compte du nombre ou du moindre incident? Comment faut-il procéder?

Comme nous avons essayé de l'expliquer dans notre mémoire, un certain nombre d'incidents n'ont pratiquement aucune gravité. En même temps, dans certains cas, il s'agit de quasi-collision. Nous savons tous que cela se produit dans les airs. Le cas est peut-être plus rare dans le transport maritime, mais ces incidents existent. Étant donné les problèmes liés à l'environnement, je pense qu'il faut trouver une façon pour avertir le Bureau en cas de quasi-collision.

Autrement dit, il doit exister une voie de communication entre le bureau et le directeur des enquêtes du groupe maritime, disons, pour que le Bureau soit informé qu'une collision a failli se produire, que l'on a examiné l'affaire et décidé de ne pas faire enquête. C'est un incident sans véritable raison; il n'est dû ni à un mauvais fonctionnement, ni à l'état d'ébriété du capitaine ni autre chose du même genre; tout est normal.

[Texte]

I would think that it would have to be in the regulations in some way. I think it is up to the board to look at it with the expert advice of the directors of investigations, who presumably will be giving them that advice.

Mr. Angus: Is there currently a reporting mechanism for near misses and any other incidents?

Mr. Hall: It is all within the marine investigation operation now. This is another level we are talking about.

Mr. Angus: In the example you use with Mr. Tobin about the grain ship and the coal ship and the near miss there, would you not agree...? Let us say it happened in the narrows along the St. Lawrence River somewhere. Would you not agree that if that were caused by a system problem it could lead to tankers doing the same thing? I think this kind of thing should be followed up.

• 1000

Mr. Hall: You are quite right. Let us suppose that suddenly there was a two-minute power failure and they lost steerage-way or something and they just happened to bump slightly. It is not something wrong with the system. This is something that can occur.

Mr. Angus: That is right. Clause 28 and clause 29 of the bill deal with privilege related to recordings. Clause 28 talks about on-board recordings, which include those related to the marine mode, and has a certain set of rules regarding the use of them. Clause 29, which totally devotes itself to air traffic control recording, provides protection for the owner of the voices on that from criminal proceedings or disciplinary proceedings. Would your group have any objection to having any of the tapes from the marine mode included under that section so that while that record of events could be used for the investigation purposes it could not be used for disciplinary purposes within the companies?

Mr. Hall: Privilege is privilege. It should be kept completely. Are you talking VHS, Iain?

Mr. Angus: In section 28, it talks about a recording that is made "on the bridge or in a control room of the ship" and then the other one talks about the off-air or the on-air stuff.

Mr. Hall: I am sorry. Is the point of your question, would we agree that we release that tape?

Mr. Angus: Not that you release it, but that you would not use the material on that tape for disciplinary purposes.

Mr. Hall: It should be used strictly to arrive at a cause of the incident as provided for.

[Traduction]

Il faudrait prévoir cela dans les règlements. Il incombe au Bureau d'examiner la question en tenant compte des conseils compétents des directeurs des enquêtes, qui leur feront sans doute cette recommandation.

M. Angus: Existe-t-il actuellement un système de rapport pour les cas de quasi-collision et les autres incidents?

M. Hall: Tout cela relève du service des enquêtes du secteur maritime. Nous parlons d'un autre niveau de responsabilité.

M. Angus: Dans l'exemple que vous avez cité à M. Tobin au sujet du navire céréalier et du charbonnier qui ont failli entrer en collision, ne convenez-vous pas...? Disons que l'incident s'est produit dans le goulet, dans le St-Laurent. Ne pensez-vous pas que si cet incident a été provoqué par une défaillance du système, on risque de voir des pétroliers dans la même situation? C'est une question qui mérite d'être examinée plus à fond.

M. Hall: Vous avez tout à fait raison. Supposons que les moteurs s'arrêtent pendant deux minutes, les navires perdent leur vitesse minimale de manoeuvre et se heurtent légèrement. Cela ne veut pas dire que le système soit défaillant. C'est une chose qui peut arriver.

M. Angus: C'est exact. Les articles 28 et 29 du projet de loi portent sur les renseignements protégés, en particulier pour les enregistrements. L'article 28 traite des enregistrements de bord, ce qui inclut les enregistrements à bord des navires, et prévoit certaines règles quant à leur utilisation. L'article 29, qui est entièrement consacré à l'enregistrement contrôle prévoit des dispositions visant à protéger la personne dont la voix est enregistrée contre des poursuites criminelles ou des mesures disciplinaires. Votre groupe s'oppose-t-il à l'idée d'inclure dans cet article les bandes enregistrées à bord des navires, de façon à ce que cet enregistrement des événements puisse être utilisé aux fins de l'enquête, mais pas en vue de prendre des mesures disciplinaires?

M. Hall: Ce qui est protégé est protégé. Les renseignements doivent rester confidentiels. Parlez-vous du VHS, Iain?

M. Angus: A l'article 28, on parle d'un enregistrement de communications orales reçues «par la passerelle ou toute salle de contrôle d'un navire», et l'autre article traite des communications radio et autres.

M. Hall: Je regrette. Avez-vous demandé si nous sommes d'accord pour divulguer la bande?

M. Angus: Pas pour la divulguer, mais pour ne pas en utiliser le contenu à des fins disciplinaires.

M. Hall: Les enregistrements doivent servir uniquement à déterminer la cause de l'incident.

[Text]

Mr. Angus: Okay. The bill is designed to take away the regulator from the inspector in all modes. The one area it does not cover is the transmission of oil and natural gas. Given that your members will transport on water those same commodities, do you think it is fair that pipelines within Canada should be exempt from this proposed act?

Mr. Hall: I am not familiar with what the rules are on pipelines. Do they fall within federal or provincial jurisdiction?

Mr. Angus: These would be under the National Energy Act.

Mr. Hall: Insofar as I know you are talking about natural gas pipelines, you are talking about crude oil pipelines. I would have thought that they were included because we are talking about a rail and pipeline mode here. Are they not in there?

Mr. Angus: It is only commodity pipelines.

Mr. Hall: Oh, it is only commodity. I am not aware of what the problems may be in that regard. First of all, I should correct something. We do not move natural gas on ships.

Mr. Angus: No. Okay.

Mr. Malone (Crowfoot): I would like to welcome our witnesses. I have some confusion on what you might be recommending with respect to the complexion of the board. You make the statement on page 4 that board members shall not, under any circumstances, be investigators—

Mr. Hall: Correct.

Mr. Malone: —and that strikes me as reasonable. But then we go on from that to page 5, where you indicate that at least one of these board members must be from the marine mode. On page 7 you talk about the quorum, that at least one of the two must be from the mode of the accident being investigated. It seems to me that what you are asking for on the board are technical skills within a mode.

• 1005

If they are not going to be investigators and if for some reason it is technical skills you want rather than a judicial capacity or a reasoning and a logic capacity, 7, 8, 9 or 15 would not be enough on the board. I think what you are looking for is a board that looks at the technical capacity that comes from the investigators.

Mr. Hall: My background is in the steamship business. I look at this the way I would look at a corporate board. I would think there are different people with different skills involved. To my mind, when you are looking at an

[Translation]

M. Angus: D'accord. Le projet de loi vise à établir une distinction entre l'organisme de réglementation et l'inspecteur dans tous les modes de transport. Le transport du pétrole et du gaz naturel n'est toutefois visé. Étant donné que les membres de votre association transportent ces marchandises par eau, est-il juste, à votre avis, que les pipelines du Canada ne soient pas visés par les dispositions de la loi proposée?

M. Hall: Je ne connais pas bien les règlements s'appliquant aux pipelines. Relèvent-ils de la compétence fédérale ou provinciale?

M. Angus: Ils relèvent de la loi sur l'Office national de l'énergie.

M. Hall: Si je comprends bien, vous parlez de gazoducs et des oléoducs servant au transport du pétrole brut. Je pensais qu'ils étaient visés par la loi puisque nous parlons de transport ferroviaire et par pipe-line. Sont-ils exclus de la loi?

M. Angus: La loi ne fait état que des productoducs.

M. Hall: Je vois, simplement pour le transport de produits. Je ne sais pas quels problèmes peuvent se poser dans ce domaine. Tout d'abord, je voudrais apporter une correction et dire que nous ne transportons pas de gaz naturel par bateau.

M. Angus: Non. Très bien.

M. Malone (Crowfoot): Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins. Je n'ai pas très bien compris vos recommandations quant à la constitution du Bureau. A la page quatre de votre mémoire, vous dites que les membres du Bureau ne doivent en aucun cas être des enquêteurs. . .

M. Hall: C'est exact.

M. Malone: . . . ce qui me paraît tout à fait normal. Mais ensuite, à la page cinq, vous dites qu'au moins un des membres du Bureau doit représenter le secteur maritime. A la page sept, vous parlez du quorum, et vous dites qu'au moins un des deux membres doit représenter le mode de transport où l'accident faisant l'objet de l'enquête s'est produit. Si j'ai bien compris, vous souhaitez que les membres du Bureau aient des compétences techniques dans les divers modes de transport.

Si les membres du Bureau ne sont pas des enquêteurs et si, pour une raison ou une autre, vous souhaitez qu'ils aient des compétences techniques plutôt que juridiques, ou qu'ils aient simplement un bon jugement, le Bureau devra se composer d'au moins 7, 8, 9, ou même 15 membres. Vous voulez constituer un bureau qui ait les mêmes compétences techniques que les enquêteurs.

M. Hall: J'ai une expérience dans les paquebots. J'aborde la question comme je le ferais pour un conseil d'administration. Je m'attends à ce qu'il se compose de personnes différentes ayant des compétences diverses. A

[Texte]

investigation board—I prefer the word “safety” board as opposed to accident investigation—you do not have to have a highly technical person.

Would it make sense for a quorum of two to look at a report from a director of marine investigation when the only two there represent air? I do not know if they would understand the differences between a marine operation versus an air operation. I gave you examples of what happens. If an airliner goes down, it is gone. A ship does not necessarily disappear.

First, with respect to the selection of members, it should be someone with a good commercial background in that mode. He has managerial skills. He has an understanding of what makes an operation work with respect to the marine mode. He does not have to have mechanical skills, but he knows enough about it to know who to see to get answers to do with whatever goes on in the engine room, or the bridge with respect to navigational aids, and that sort of thing—someone who has been involved in the industry in some fashion.

At least two of those five or six members—if it ends up being six—should be from the marine sector, generally speaking. It does not have to be a naval architect or anything like that. In fact, that may not work. I would rather have someone with a commercial background, if I can put it that way.

That is what I am saying with respect to the quorum. If it happened that there were six people and there was a quorum of two, and it was two marine guys ruling on a rail case, that does not make any sense to me either. At least one of those people has to understand the mode. Otherwise I think the board is in jeopardy.

Mr. Malone: I guess it is clear that the presumption is that there be technical skills on the board itself.

Mr. Hall: Not highly technical. I would balance it.

Mr. Malone: I would like to ask a question that I think is still in the context of the bill. We might use the example of the *Exxon Valdez* disaster. Do you hold that this board ought to have some preventive capacities? I guess we hang a bit on the word safety that you used a moment ago. I am thinking specifically of drug and alcohol testing. If so, when? Can they do that with just cause? Can they make it mandatory? Could a board do this randomly, pre-employment, only at the time of an accident? Do you have any particular comment in this environmentally sensitive period?

[Traduction]

mon avis, dans un bureau d'enquête—je préfère l'expression bureau «de sécurité» à celle de bureau d'enquêtes sur les accidents—il est inutile de nommer des personnes ayant énormément de compétences techniques.

Mais serait-il logique que les deux membres constituant le quorum examinent un rapport émanant d'un directeur des enquêtes sur le transport maritime s'ils représentent le secteur aérien? Je ne sais pas s'ils comprendraient la différence entre les activités maritimes et aériennes. Je vais vous citer un exemple. Si un avion de ligne s'écrase, il est complètement détruit. Ce n'est pas nécessairement le cas pour un navire.

Tout d'abord, en ce qui concerne le choix des membres, il doit s'agir de gens ayant des antécédents commerciaux dans le mode de transport en question. Ils doivent avoir des compétences en gestion. Ils doivent comprendre le fonctionnement des opérations dans le secteur maritime. Ils n'ont pas besoin d'avoir des compétences en mécanique, mais ils doivent en avoir suffisamment pour savoir qui consulter, à qui demander des renseignements sur ce qui se passe dans la salle des machines, ou sur la passerelle pour ce qui est des aides à la navigation; ils doivent avoir travaillé dans ce secteur d'activité d'une façon ou d'une autre.

Au moins deux des cinq ou six membres—si l'on opte pour six—doivent représenter le secteur maritime, en général. Il est inutile de choisir un architecte naval ou quelqu'un de ce genre. En fait, ce ne serait pas bon. Je pense qu'il vaudrait mieux nommer quelqu'un qui a des antécédents commerciaux, si je puis dire.

Voilà ce que je pense au sujet du quorum. Si le Bureau se compose de six membres et que le quorum est établi à deux, et s'il s'agit de deux représentants du secteur maritime qui sont appelés à trancher dans un accident de chemin de fer, cela me paraît tout aussi absurde. Au moins un des deux doit connaître le mode de transport en cause. Autrement, le Bureau sera en difficulté.

M. Malone: De toute évidence, si je comprends bien, il faut donc que les membres du Bureau possèdent des compétences techniques.

M. Hall: Pas hautement techniques. On peut établir un juste équilibre.

M. Malone: Je voudrais poser une question qui est en rapport avec le projet de loi. Nous pourrions citer l'exemple de la catastrophe *Exxon Valdez*. D'après vous, le Bureau devrait-il jouer un rôle en matière de prévention? Nous accordons une certaine importance au terme sécurité que vous avez utilisé il y a un instant. Je pense précisément aux tests de dépistage des drogues et aux alcootests. Si cela se fait, quand faut-il le faire? Le Bureau peut-il faire effectuer ces analyses si elles sont pleinement justifiées? Peut-il les rendre obligatoires? Un bureau pourrait-il faire faire des analyses au hasard, avant l'emploi, ou seulement en cas d'accident? Avez-vous des observations précises à ce sujet, en cette époque où l'environnement est au coeur de nos préoccupations?

[Text]

Mr. Hall: We debated whether or not we should comment on that in the brief. However, there are discussions going on now within Transport Canada with our American friends, who have already passed rules and regulations with respect to substance abuse, random testing and compulsory testing following an incident. We have no basic problem with the concept. In Canada we have the Canadian Human Rights Act that prevents us from really accepting what the Americans are doing.

We have indicated to government officials that we are quite prepared to accept the principle of substance abuse testing, but we do not want to do it. We would rather have the Coast Guard or the regulators or somebody else do it. If there was an accident right now, we would certainly have no problem agreeing immediately to post-accident testing for drug abuse. That is no problem. But the random testing is the part that concerns us a bit, especially if you are on a ship where you are a crew, you are there together, you are buddies for days and days and days. The captain has a hard time deciding who he is going to pick at random. And does that fellow all of a sudden say, well, why are you picking on me? How does it all work? It should not be within the crew. It should be a regulator or someone from government who appears and says he or she is going to do a random test.

• 1010

Mr. Malone: Especially in an example like the *Exxon Valdez*, where it was the captain himself who was spending too much time in the boiler room.

Mr. Hall: Exactly. I agree.

Mr. Malone: Is this issue of substance abuse something you would say is more significant than we... Obviously when the *Exxon Valdez* runs aground this becomes pretty public information. Is abuse something that should concern the rest of us in society?

Mr. Hall: If you are trying to suggest that this is going on daily, that we have a bunch of alcoholics and dope-pushers out there, no. I am not aware of any incident that has occurred in our fleet where that was a cause. It does go on. We all know that.

Mr. Malone: Just so the record is clear, I would have no reason at all to suggest anything. I simply ask the question, and ask it because I do not know. Certainly it was not to imply any suggestion that there is substance abuse. It is just that there was the hint of that situation with the Hinton accident on rail, and you have the *Exxon Valdez*. I think it is a fair question to ask if there is difficulty.

[Translation]

M. Hall: Nous avons discuté pour savoir si nous devons ou non aborder cette question dans notre mémoire. Toutefois, des discussions sont en cours entre des responsables de Transports Canada et nos amis américains, qui ont déjà adopté des règlements au sujet de la toxicomanie, des échantillonnages au hasard et des analyses obligatoires à la suite d'un accident. Le principe ne nous pose aucun problème fondamental. Au Canada, la loi sur les droits de la personne nous empêche d'adopter le même système que celui en vigueur aux États-Unis.

Nous avons signalé au responsable du gouvernement que nous sommes tout à fait disposés à accepter le principe de tests de dépistage de drogues et d'alcool, mais que nous ne voulons pas le faire. Nous souhaitons que la garde côtière, l'organisme de réglementation ou quelqu'un d'autre s'en occupe. Si un accident se produisait maintenant, nous n'aurions aucune objection à approuver immédiatement qu'on procède à des tests de dépistage. Nous ne voyons rien à y redire. Ce qui nous préoccupe quelque peu, c'est la question des tests de dépistage faits au hasard, surtout dans le cas d'un équipage de navire, dont les membres vivent ensemble en bonne camaraderie pendant des jours et des jours. Il est difficile pour le capitaine de choisir celui qui devra subir les tests. L'intéressé risque de se demander pourquoi on lui en veut d'un seul coup. Comment faut-il procéder? La responsabilité ne doit pas incomber à quelqu'un de l'équipage. Il doit s'agir d'un responsable de la réglementation ou d'un fonctionnaire qui se présente en disant qu'il va procéder à des tests au hasard.

M. Malone: Surtout dans un cas comme celui de l'*Exxon Valdez*, où c'est le capitaine lui-même qui passait trop de temps dans la chambre de chauffe.

M. Hall: C'est exact. Je suis d'accord avec vous.

M. Malone: A votre avis, cette question de toxicomanie ou d'alcoolisme est-elle plus importante que nous... De toute évidence, lorsque l'*Exxon Valdez* s'est échoué, l'affaire a été connue du public. Avons-nous des raisons de nous inquiéter de ce genre d'abus?

M. Hall: Si vous voulez dire que cela se produit tous les jours, que nous avons à bord de nos navires une bande d'alcooliques, de drogués et autres, non. À ma connaissance, cela n'a jamais été la cause d'un seul incident survenu dans notre flotte. Par contre, cela existe, et nous le savons tous.

M. Malone: Pour bien tirer les choses au clair, je n'ai aucune raison de faire le moindre sous-entendu. Je pose simplement la question, et c'est parce que je voudrais en savoir plus. Je n'ai jamais voulu laisser entendre que ce genre d'abus existe. C'est simplement parce que on y a fait allusion lors de l'accident de chemin de fer de Hinton, il y a eu ensuite le cas de l'*Exxon Valdez*. Il est normal de se poser la question en cas de problème.

[Texte]

Mr. Hall: People are people, sir. You have strong ones and weak ones.

Mr. Malone: With the exception that there may well be the consideration that we are dealing with an area of life that can have some loneliness attached to it. They are out at sea, out sitting in an engine room of a train, or whatever. That may well lead to this kind of activity.

Mr. Hall: As I indicated, sir, when Transport Canada decides how they want to handle the substance abuse program, we are quite prepared to co-operate in whatever way possible.

Mr. Malone: So what you are saying is that you have no difficulty with substance abuse as long as it is somehow part of a board but not part of shipowners responsibility for the checking of their crews.

Mr. Hall: No, all I was saying, sir—and this is all beyond this Bill C-2, it is something else the department is investigating—is that I do not want, as a shipowner, to be responsible for the random testing.

Mr. Malone: I can appreciate that.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Gentlemen, on page 8 you talk about the minor incidents that occur, and what not. I do not think anyone believes for one moment this board is going to investigate any or all minor incidents, unless there happens to be a large series of them of that same kind—and then something must be wrong somewhere.

Mr. Hall: Exactly, sir. I agree.

Mr. Benjamin: That being the case, you go on to say it is the intention of the board to be involved in all such incidents—and we agree it is not—to let Coast Guard inspectors, including pollution prevention officers, carry out their normal investigations to ensure that all regulations have been observed. Well, there is a difference between investigation and enforcement.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Benjamin: And their role is enforcement.

Mr. Hall: Exactly, yes.

Mr. Benjamin: So I expect there will be some people presently in the Coast Guard service who will be transferred to the board as staff investigators. So what is your problem? I do not understand your concern.

Mr. Hall: In subclauses 14.(4) and 14.(5) there is provision for other departments, if the board passes, to go ahead and carry out their own investigation for whatever reasons they want to carry out an investigation. All I am saying is that we have to know what the rules are. If somebody is investigating for cause, it should be this board, no one else. If investigations are going on because someone is fooling around or breaching regulations, it is

[Traduction]

M. Hall: Les êtres humains ne sont pas parfaits. Il y en a de forts et d'autres, plus faibles.

M. Malone: Il faut toutefois préciser que nous avons affaire en l'occurrence à un domaine où la solitude est un facteur important. Ces gens sont seuls en mer, seuls dans la locomotive d'un train ou autre. Cela favorise peut-être ce genre d'activité.

M. Hall: Je le répète, monsieur, quand Transport Canada prendra une décision à l'égard du programme de contrôle de la toxicomanie et de l'alcoolisme, nous serons tout à fait disposés à collaborer avec lui par tous les moyens possibles.

M. Malone: Autrement dit, ce genre de programme ne vous pose aucun problème dans la mesure où c'est un bureau qui s'en occupe, mais où les armateurs ne sont pas chargés de contrôler leurs membres d'équipage.

M. Hall: Non, ce que j'ai dit, monsieur—et cela va au-delà des dispositions du projet de loi C-2, et le ministère effectue des recherches à ce sujet—c'est que, en tant qu'armateur, je ne veux pas être responsable des tests de dépistage faits au hasard.

M. Malone: Je comprends bien.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Messieurs, à la page 8 de votre mémoire, vous parlez d'incidents mineurs qui se produisent et ainsi de suite. Personne n'imagine un seul instant que le Bureau va faire enquête sur tous les incidents mineurs, à moins qu'il n'y ait une importante série d'incidents du même genre, auquel cas cela prouverait l'existence d'un problème.

M. Hall: C'est exact, monsieur. Je suis d'accord avec vous.

M. Benjamin: Cela dit, vous ajoutez que le bureau a l'intention de vérifier tous les incidents semblables—et nous ne sommes pas d'accord sur ce point—et de laisser les inspecteurs de la garde côtière, y compris les agents chargés de la prévention de la pollution, mener leur enquête normale pour s'assurer que tous les règlements ont été respectés. Il y a une différence entre une enquête et l'application des règlements.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Et leur rôle est de faire respecter les règlements.

M. Hall: En effet.

M. Benjamin: Je suppose donc que certains employés du service de la garde côtière seront mutés au bureau à titre d'enquêteurs. Je ne comprends donc pas ce qui vous préoccupe.

M. Hall: Aux paragraphes 14.(4) et 14.(5), il est prévu que d'autres ministères, si le Bureau n'intervient pas, pourront entreprendre leur propre enquête s'ils le désirent, pour quelque raison que ce soit. Ce que je veux dire, c'est que nous devons connaître les règlements. Si quelqu'un enquête avec raison, ce doit être le Bureau, et personne d'autre. Si les enquêtes ont lieu parce que quelqu'un agit sans discernement ou enfreint les

[Text]

the Coast Guard's job to go and check that out. I accept that they are the enforcers of the rules, and I would let them go ahead and check it out. But if the Department of the Environment suddenly wants to conduct a parallel investigation and it goes ahead and starts doing the same sort of thing, quizzing the crew, taking testimony, seizing material, or whatever—my God, the ship would be parked there forever.

• 1015

Mr. Benjamin: Is it not the present duty of the Coast Guard officers to carry on inspections, not only as to operations, but also on the environment, on behalf of the Department of the Environment? Do they not—

Mr. Hall: Yes. But I am concerned. This whole environmental issue is getting bigger and bigger, and I am just wondering where it is leading.

Mr. Benjamin: If that ever happens I hope you will tell this committee about it so that we can kick those two ministers around and tell them to get their act together on which one is doing the investigating.

On the issue of interim reports, several witnesses already have expressed their concern about the board not only being independent but being seen to be independent. I am sure that is as much your concern as well.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Benjamin: Why in heaven's name should the minister and the interested parties get a copy of the draft final report? As I understand the bill, if there is something that appears to be the cause or is known to be the cause of an incident, the board can and will issue an interim report to the various departments and those concerned, telling them what to correct immediately pending the final report. That will occur in any case, and the next clause of the bill, clause 25, covers that. Clause 24, though, refers to the minister and other interested parties. I notice you complain that it is not too clear about the other interested parties getting a copy.

Mr. Hall: Right.

Mr. Benjamin: Why should anybody get a copy of the draft final report, have 90 days to comment on it, and then the board issues its final report? That leaves open the perception or the worry of attempts being made, one way or another, to influence the board's final report.

Mr. Hall: To influence the board. Yes, I understand what you are saying, sir. First of all, there is nothing in here that I am aware of that says we have 90 days, particularly an interested party. And that is only the final, is it not? It is not the interim.

[Translation]

règlements, c'est à la garde côtière qu'il incombe d'examiner la situation. Je comprends qu'ils sont chargés de faire observer les règlements, et je les laisserais effectuer les vérifications qui s'imposent. Mais si le ministère de l'environnement décide soudain de faire une enquête parallèle et qu'il commence à prendre exactement les mêmes mesures, c'est-à-dire à interroger l'équipage, à entendre des témoignages, à saisir du matériel ou autre—le navire restera au mouillage à tout jamais.

M. Benjamin: Les agents de la garde côtière ne sont-ils pas tenus actuellement de procéder aux inspections, non seulement sur le plan des opérations, mais aussi sur celui de l'environnement, pour le compte du ministère de l'environnement? Ne font-ils pas. . .

M. Hall: Si. Toutefois, cela me préoccupe. Toute cette question de l'environnement prend des proportions énormes, et je me demande où tout cela nous mènera.

M. Benjamin: Si cela se produit un jour, j'espère que vous en informerez le Comité pour que nous puissions harceler les deux ministres et leur demander de s'entendre pour décider qui va faire enquête.

En ce qui concerne les rapports provisoires, plusieurs témoins ont déjà signalé que le Bureau doit non seulement être indépendant, mais aussi vu comme tel. Je suis sûr que cette question vous tient à coeur également.

M. Hall: Oui.

M. Benjamin: Pourquoi, par tous les dieux, le ministre et les parties intéressées doivent-ils recevoir un exemplaire du projet de rapport final? D'après mon interprétation du projet de loi, si l'on pense connaître ou si l'on connaît la cause d'un accident, le Bureau peut et doit communiquer un projet de rapport aux divers ministères et intéressés, en leur demandant de prendre des mesures correctives avant la présentation du rapport final. Cela se produira dans tous les cas, et cette disposition est prévue à l'article suivant du projet de loi, l'article 25. L'article 24, toutefois, fait allusion aux ministres et aux autres parties intéressées. Je vois que vous êtes sceptique en ce qui concerne la communication d'une copie du rapport aux autres parties intéressées.

M. Hall: C'est exact.

M. Benjamin: Pourquoi quelqu'un devrait-il recevoir un exemplaire du projet de rapport final, disposer de 90 jours pour faire des observations, avant que le Bureau ne produise son rapport final? Certains pourront craindre qu'il n'y ait dans l'intervalle des tentatives d'influence auprès du Bureau.

M. Hall: Des tentatives d'influence auprès du Bureau. Oui, je comprends ce que vous voulez dire, monsieur. Tout d'abord, à ma connaissance, aucune disposition du projet de loi ne prévoit cette période de 90 jours, surtout pour les intéressés. Il s'agit uniquement du rapport final, n'est-ce pas? Pas du rapport provisoire.

[Texte]

Mr. Benjamin: No, no. It is the draft.

Mr. Hall: We have 90 days with the draft as well?

Mr. Benjamin: The draft.

Mr. Hall: Okay.

Mr. Benjamin: The interim report is only recommendations of immediate actions to be taken. That is under clause 25.

Mr. Hall: All we are saying really is if there is an interim draft we should at least have a look at it and make sure there is no error of substance or technical errors.

Mr. Benjamin: Do not confuse interim report with final report. It is a draft of the final report that the minister and other interested parties are to get. Why should they? What the hell is the purpose of it?

Mr. Hall: The consequences of the findings could be serious; because here we are investigating for cause, and it stops there. We are talking draft report?

Mr. Benjamin: The draft of the final report.

Mr. Hall: All we want to do is get something there to make sure there are no errors of any technical nature whatsoever.

Mr. Benjamin: That can be pointed out when you get the final report.

Mr. Hall: Then it is too late. We are not trying to influence it. All we are saying is that if there is anything there of a technical nature that is wrong, should we not be permitted to advise the board accordingly?

Mr. Benjamin: During the course of all the hearings, which will be public, except for taking of statements, all interested parties will have people there who can make representations to the board day to day as to anything they think has been left out, or evidence that was given that should not have been, that had nothing to do with the accident, or whatever. That is debatable throughout the process.

Mr. Hall: Throughout the process, right.

Mr. Benjamin: Does it not worry you that certain people can get the draft of the final report?

Mr. Hall: No. All we are saying here is to ensure there is no technical error in it. That is it. We are not trying to say that we disagree with it entirely.

• 1020

Mr. Benjamin: Just in case you are not aware, some matters are reported directly to Parliament through the Speaker.

[Traduction]

M. Benjamin: Non, non. Je parle du projet de rapport.

M. Hall: Nous avons également 90 jours pour faire des observations au sujet du projet de rapport?

M. Benjamin: Le projet de rapport.

M. Hall: D'accord.

M. Benjamin: En vertu de l'article 25, dans le cas du rapport provisoire, il ne peut y avoir que des recommandations en vue de prendre immédiatement des mesures correctives.

M. Hall: À notre avis, s'il y a un projet de rapport provisoire, nous devrions au moins pouvoir l'examiner et nous assurer qu'il ne comporte aucune erreur, quant au fond ou du point de vue technique.

M. Benjamin: Ne confondez pas le rapport provisoire et le rapport final. Il s'agit d'un projet du rapport final que le ministre et d'autres intéressés doivent recevoir. Pourquoi leur en communiquer un exemplaire? Dans quel but, grands Dieux?

M. Hall: Les conséquences des conclusions pourraient être sérieuses, car il s'agit d'une enquête entreprise pour de bonnes raisons, et c'est tout. Nous parlons du projet de rapport?

M. Benjamin: Du projet du rapport final.

M. Hall: Nous voulons simplement prévoir une disposition pour nous assurer qu'il n'y a aucune erreur, technique ou autre, dans le rapport.

M. Benjamin: Vous pourrez les signaler lorsque vous recevrez le rapport final.

M. Hall: Il sera trop tard alors. Nous ne cherchons pas à influencer le Bureau. Tout ce que nous disons, c'est que si le rapport comporte certaines erreurs de nature technique, pourquoi ne pas nous permettre d'en informer le Bureau en temps opportun?

M. Benjamin: Au cours de toutes les audiences, qui seront publiques, si ce n'est pour les déclarations, toutes les parties intéressées s'arrangeront pour faire des observations au Bureau quant à toute lacune éventuelle, ou témoignage reçu, mais sans rapport avec l'accident, ou autre. Il y a possibilité de débat pendant tout le processus.

M. Hall: Pendant tout le processus, d'accord.

M. Benjamin: Cela ne vous inquiète-t-il pas que certaines personnes puissent obtenir le projet du rapport final?

M. Hall: Non. Nous voulons simplement nous assurer qu'il ne comporte aucune erreur technique. C'est tout. Nous n'essayerons pas de nous opposer à tout son contenu.

M. Benjamin: Au cas où vous ne le sauriez pas, certaines questions sont soumises directement au Parlement par l'intermédiaire du président.

[Text]

The Chairman: We have already gone into that, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I know. I am following up on Mr. Angus's question. You said that the Minister of Justice could table it. What would be wrong with the Speaker tabling that so everybody automatically gets it at the same time?

The Chairman: He has already answered that.

Mr. Hall: I do not know how the system works.

The Chairman: I let you go away over, in honour of your experience and your good questions and the good answers, because you were on a new point that had not been fully explored. But anyway, the last point had been explored.

Have you any experience with the National Transportation Safety Board in the United States?

Mr. Hall: No, I do not.

Mr. Langlois (Manicouagan): Mr. Hall, our area depends much on the movement of bulk cargo handled by ships owned by your members. It is the north shore on the Gulf of St. Lawrence and the Seven Islands area.

You have a very good brief, and I commend you and your people for it. It is very clear, and that is the kind of brief I personally like to read and receive. On page 14 you seem to indicate that you would have preferred to stay with the system of investigation that you already know in your business and your type of activity compared to the one we are proposing here. I would like to have some comments on this.

I will ask my second question right away. With this new bill, are we adding another layer of regulations and legislation on top of what is existing now?

Mr. Hall: I guess our concern was the fear of the unknown. With all due respect to all the government officials who may be in this room, there is always concern about too much interference by the regulators and everyone else.

We have been living quite well with the system as it has been in place for a number of years. It has not always been perfect, but it works. When the proposal of the multi-modal came in, the reason for the multi-modal was not necessarily addressed to problems in marine. It was addressed to problems in other modes, but all of a sudden we were wrapped into it. There was the fear that the proposed new board might become too rail or air oriented and we would be ignored as the least high-profile mode. Everybody knows about VIA Rail; everybody knows about airlines; but they know nothing about us.

An hon. member: I do.

Mr. Hall: Thank you. We do not move people. We just try to keep industry in this country going.

[Translation]

Le président: Nous avons déjà abordé cette question, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je le sais. Je donne suite à la question de M. Angus. Vous avez dit que le ministre de la Justice pourrait déposer le document. Pourquoi ne serait-ce pas le président, de sorte que tous le recevraient automatiquement au même moment?

Le président: Il a déjà répondu à cela.

M. Hall: Je ne connais pas le fonctionnement du système.

Le président: J'ai exercé une grande latitude à votre endroit, en raison de votre expérience et de la valeur de vos questions et de vos réponses, parce que vous abordiez une nouvelle question qui n'avait pas été étudiée à fond. Mais en tout cas, la dernière question a déjà été étudiée.

Connaissez-vous le National Transportation Safety Board des États-Unis?

M. Hall: Non, je ne connais pas cet organisme.

M. Langlois (Manicouagan): Monsieur Hall, notre secteur dépend beaucoup du transport en vrac de marchandises dans des navires qui appartiennent à vos membres. Il s'agit de la rive nord du golfe St-Laurent et de la région de Sept-Iles.

Votre mémoire est très valable, et je vous en félicite, vous et vos collaborateurs. Il est très clair, et c'est le genre de mémoire que j'aime lire et recevoir. A la page 14, vous semblez laisser entendre que vous auriez préféré le maintien du système d'enquête que vous connaissez déjà plutôt que l'adoption de celui que nous proposons. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

Je vais poser ma deuxième question immédiatement. Est-ce que ce nouveau projet de loi va ajouter un palier de réglementation de plus à la législation actuelle?

M. Hall: C'est la crainte de l'inconnu qui nous habite, je suppose. En toute déférence aux fonctionnaires qui se trouvent peut-être ici en ce moment, la possibilité d'intervention excessive de la part des organismes de réglementation et d'autres intervenants suscite toujours des inquiétudes.

Nous nous accommodons fort bien du régime qui existe depuis de nombreuses années. Il n'est pas parfait, mais il fonctionne. Lorsque l'optique multimodale a été proposée, elle ne visait pas nécessairement le problème du transport maritime. Elle visait des problèmes dans d'autres modes de transport, mais nous avons été intégrés à cette perspective. On a craint que le nouveau bureau ne soit trop axé sur le transport ferroviaire ou le transport aérien, et que le transport maritime ne soit laissé pour compte à cause de sa visibilité moindre. Tout le monde a entendu parler de VIA Rail et des sociétés aériennes, mais les gens savent peu de choses à notre sujet.

Une voix: Ce n'est pas mon cas.

M. Hall: Je vous remercie. Nous ne transportons pas de passagers. Nous nous efforçons simplement de contribuer

[Texte]

Anyway, that was the prime fear, and all we are saying is all right, if you are going to set up a new board then fine, but let us make sure that it works at least as well as the current system works and is not filled up with a lot of bureaucratic rules that are going to make it impossible to operate.

Another layer: that is another part we are trying to address in the brief. We are a little worried about that, and I am trying to make that very clear. We do not want parallel investigations. We do not want dual investigations or anything like that. Either this board investigates or it does not, and let the regulatory people, who are going to be there anyway, do their job in making sure that we all follow the rules. But let us not have two sets of investigations going on.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): My colleague just asked the two questions I wanted to ask. Just one quick question, and it may be more for information. This question maybe should be addressed to Mr. Hall's lawyer.

We have always asked the witnesses what, in their judgment, a transportation occurrence should be, and I notice that in the second part of your submission you discuss it also. In my review of the Canada Shipping Act there is a definition of casualty and accidents on ships, which is section 476. I wonder if you have had any experience in interpreting that section.

• 1025

Ms Nancy Cleman (Legal Counsel, Canadian Shipowners Association): From the perspective of this board, we know that when there is a collision there has definitely been an accident. Then you have less clear situations such as a grounding where actually no damage has occurred or where, as in a narrow channel, ships pass very closely.

We have had some difficulty in dealing with the issue of a marine incident, and that is why we would like to have it reviewed and carefully defined in the regulations. There are so many things that happen that are not clearly identifiable. Is this a marine occurrence or is this something that is normal? Things like this can happen in driving. People get too close, or they follow too closely, or there are problems.

So that is the reason we concentrate on the definition of incident and we also wanted to have concentrations on what is being reported, so that we have a chance to voluntarily report things in the industry that we feel should be investigated as marine occurrences from an operational point of view. As well, the board will have a chance, and we will have a chance, to know what is not being investigated, and if we think from an experienced

[Traduction]

à l'activité industrielle du pays en transportant des marchandises.

Telle est donc notre principale crainte, et tout ce que nous avons à dire, c'est que la création du nouveau bureau doit déboucher sur un système au moins aussi efficace que le système actuel et qu'elle ne doit pas donner lieu à une réglementation bureaucratique qui entraverait notre fonctionnement.

Pour ce qui est d'un palier additionnel de réglementation, il s'agit d'un autre aspect que nous avons donc dans la mémoire. Nous nous en inquiétons, et je m'efforce de bien exprimer nos inquiétudes. Nous ne voulons pas de double emploi en matière d'enquête; nous ne voulons pas d'enquête parallèle ou quoi que ce soit de ce genre. La tâche du Bureau est d'enquêter, et c'est aux responsables de la réglementation, qui vont être en fonction de toute manière, de faire leur travail et de veiller à ce que nous respections les règlements. Mais, de grâce, qu'on nous épargne deux enquêtes parallèles.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Mon collègue vient de poser les deux questions que j'allais moi-même poser. Je me bornerai donc à une brève question, surtout pour avoir des renseignements. Elle devrait peut-être être adressée à l'avocat de M. Hall.

Nous avons demandé à tous les témoins ce qui, selon eux, constituait un accident de transport, et j'ai constaté que dans la seconde partie de votre mémoire, vous abordez également cette question. En lisant la Loi sur la marine marchande du Canada, j'ai vu que l'article 476 contenait une définition des sinistres et des accidents à bord de navires. Avez-vous déjà eu à interpréter cet article?

Mme Nancy Cleman (conseillère juridique, Association canadienne des armateurs): Dans l'optique de ce bureau, toute collision est nécessairement un accident. Il y a par contre des situations moins claires: je pense à des cas d'échouage sans aucun dommage ou aux cas où deux navires s'évitent de justesse dans un passage étroit.

La question des accidents maritimes pose certains problèmes; c'est pourquoi nous souhaitons qu'elle soit étudiée attentivement et bien définie dans le règlement. Bien des situations sont difficiles à définir. S'agit-il d'un accident maritime ou d'une situation normale? On retrouve le même genre de situation dans la conduite automobile. Des voitures se frôlent, se suivent trop près, ou d'autres incidents se produisent.

C'est la raison pour laquelle nous faisons porter notre attention sur la définition de ce qu'est un accident, et nous avons voulu porter notre attention sur les cas qui doivent faire l'objet d'un rapport, de façon à pouvoir obtenir un rapport spontané sur tout ce qui, à nos yeux, constitue un accident maritime techniquement parlant. Également le Bureau aura l'occasion de connaître les situations qui ne font pas l'objet d'enquête; et si nous

[Text]

point of view that this is becoming an incident or a possible occurrence. . . It can involve ships. It can involve ships in dry docks. It can involve crew members. There is a series of things.

The trend these days is to over-investigate. We do not want to have over-investigations; we would rather have the matters being investigated be actually what we could consider occurrences that should be investigated.

Mr. Comuzzi: The reason for the question, Mr. Chairman—and perhaps we could have just one more comment on it—is that if we, in our deliberations, want to define in more detail a marine occurrence, which takes care of accident, incident, situation and condition. . . I would like to know what experience you have had in section 476—and maybe you could give it to us at a later date—in defining a marine occurrence and if you have any problems with that section. It seems to be very good.

Ms Cleman: We will come back to you on that point. I think generally we have been happy with the way the situation exists. I find generally all incidents can be reported to the Coast Guard, and then we as the attorneys find out whether or not there will be an investigation. The Coast Guard personnel have been deciding; we do not have to investigate. We have to investigate that.

Mr. Keyes: Mr. Hall, I am Stan Keyes, Member of Parliament for Hamilton West, which has a really big harbour. In your report, sir, regarding subclause 24.(6), “Minister to reply to Board”, you pass comment that “time is crucial”, but you stop short of a recommendation. Had you considered one, or do you have one?

Mr. Hall: What we are trying to say is this. I know there are 90 days provided for, but we are hoping that action is taken as quickly as it possibly can be. Once they have some information, then get moving on it, get acting on it.

Ms Cleman: Another clarification is that we noticed in the legislation—and it is always easy to find problems, but not always easy to answer them—that at the end of the day there are time delays. You have 90 days to report, but that time could be two years or six months after the incident. There is no time provision right now, and I suspect it will go into the regulations that we will know quickly that something will be investigated. If we see that the ship is going into port. . . We are going to have this investigation, and if it happens in the seaway and it was just going to the next port of call, we know something will happen.

Mr. Keyes: It seems too that your group assumes that the board will have an all-encompassing authority above all. Have you considered the possibility of conflict if, as stated in subclause 24.(3), the draft report is totally confidential?

Mr. Hall: Conflict?

[Translation]

estimons, d’après notre expérience, que ces cas devraient être considérés comme des accidents. . . il peut s’agir d’un navire, d’un navire en cale sèche, de membres d’équipage. Il y a toute une série de cas, qui peuvent se présenter.

Aujourd’hui, on a tendance à trop enquêter. Ce n’est pas ce que nous voulons, nous souhaitons plutôt que les cas qui font l’objet d’une enquête soient effectivement ceux qui, selon nous, peuvent être considérés comme des accidents devant faire l’objet d’une enquête.

M. Comuzzi: La raison qui explique la question, monsieur le président—et elle pourrait peut-être faire l’objet d’un autre commentaire—c’est que, si nous, dans le cadre de nos délibérations, souhaitons définir de façon plus détaillée ce qu’est un accident maritime, par opposition à un incident ou à une situation. . . Je voudrais savoir comment l’article 476 vous a servi—vous pourriez peut-être nous donner des explications à une date ultérieure—à définir ce qu’est un accident maritime et s’il vous a créé des difficultés. Il semble très satisfaisant.

Mme Cleman: Nous reviendrons sur cet aspect. Je puis dire qu’en règle générale nous avons été satisfaits de la situation actuelle. Selon moi, tous les incidents peuvent être déclarés à la garde côtière, puis, nous, les avocats, déterminons s’il y aura enquête ou non. Ce sont les membres du personnel de la garde côtière qui décident s’il y aura enquête ou non dans tel ou tel cas.

M. Keyes: Monsieur Hall, je suis Stan Keyes, député de Hamilton-Ouest, où il existe un port très important. Vous dites, monsieur, dans votre rapport, au sujet du paragraphe 24.(6), «Réponse», que le facteur temps est critique, mais vous n’allez pas jusqu’à faire une recommandation. En aviez-vous envisagé une, ou bien en avez-vous une?

M. Hall: Voici ce que nous tentons de dire. Je sais qu’un délai de 90 jours est prévu, mais nous espérons que des mesures seront prises dans les meilleurs délais. Dès que les autorités ont des renseignements, elles devraient agir.

Mme Cleman: Autre précision, nous avons constaté que le projet de loi—et je reconnais qu’il est toujours facile de trouver des problèmes et pas toujours aussi facile de les résoudre—aurait des possibilités de retard. Le délai de rapport est de 90 jours, mais il se pourrait bien que deux ans ou 6 mois se soient écoulés depuis l’incident. Aucun délai n’est prévu pour le moment, et je suppose que le règlement permettra de déterminer rapidement si une enquête aura lieu ou non dans un cas donné. Si nous voyons que le navire s’apprête à entrer dans un port. . . l’enquête aura lieu, et si l’incident a lieu dans la voie maritime et que le navire va simplement à son prochain port d’escale, nous savons que quelque chose sera fait.

M. Keyes: Il me semble que votre groupe suppose que le Bureau aura tous les pouvoirs. Avez-vous envisagé la possibilité de conflits si, comme le précise le paragraphe 24.(3), le projet de rapport est tout à fait confidentiel?

M. Hall: De conflits?

[Texte]

[Traduction]

• 1030

Mr. Keyes: Yes. The proposed TAIB comes forward with a draft report, which is almost the final report. It is brought forward to the minister's attention. That whole draft report is held in confidentiality.

The Chairman: I do not know if I quite understand the question myself. Are we talking about the draft report that goes to the interested third parties?

Mr. Keyes: Yes. It goes to the minister.

The Chairman: It also goes to other interested parties for their response, so it really is not confidential.

Mr. Keyes: I was trying to be subtle, but I will be more direct then. Is it your feeling that this draft report can be totally available and open to the public and not just to a minister?

The Chairman: It is just not confidential. It goes to interested parties for their response, not to the public.

Mr. Keyes: I know. I am asking what your feeling is on the whole thing becoming public.

Mr. Hall: It should be private. It has to be. All this board is doing is investigating for cause. It is not getting involved in any civil liability lawsuits or anything like that. I think it has to be private. Obviously the only people who should get it are those who are directly interested.

The other area you have not mentioned is observers. One of the concerns we had about the whole section on observers is the provision that an observer is anyone who the minister thinks might have an interest. I cannot accept that. If there is a collision, I do not think the other ship's captain should be invited as an observer just because he happened to be the one who either hit or was struck himself. That type of an observer is a no-no.

The Chairman: Have you in your experience ever run into such a situation? Your counsel very eminently cited that you can pick everything out of an act, leave things out and bring things in. You have many times been very articulate and erudite before this committee. You pose a hypothetical situation, but your experience has never been that way. Under the act the board can also dismiss an observer and put in another one.

Mr. Hall: Mr. Chairman, under the current system there are no observers, but one of the subclauses of clause 19 allows it.

The Chairman: But to put the ship's captain of the opposing ship on I think would defy. . .

M. Keyes: Oui. Le BEAT présente un projet de rapport, qui est presque définitif. Il est soumis à l'attention du ministre et demeure complètement confidentiel.

Le président: Je ne suis pas sûr non plus de bien comprendre la question. Est-ce que nous parlons du projet de rapport qui est adressé aux personnes directement intéressées?

M. Keyes: Oui. Il est adressé au ministre.

Le président: Il est également fourni à d'autres personnes intéressées pour qu'elles présentent des observations, de sorte qu'il n'est pas vraiment confidentiel.

M. Keyes: Je cherchais à être subtil, mais je vais y aller plus directement. Selon vous, est-ce que ce projet de rapport peut être tout à fait accessible au public et pas seulement à un ministre?

Le président: Il s'agit pratiquement d'un rapport confidentiel. Il est adressé aux parties intéressées pour qu'elles présentent leurs observations, mais pas au public.

M. Keyes: Je le sais. Je demande ce que vous pensez de l'idée de les rendre publics.

M. Hall: Il doit s'agir d'un rapport privé. Il doit l'être. Le bureau ne fait enquête que pour déterminer la cause d'un accident. Il n'est pas question de poursuites en matière de responsabilités civiles ou de quoi que ce soit de ce genre. Je crois que le rapport doit être privé. De toute évidence, les seuls qui devraient en être saisis sont ceux qui sont directement intéressés.

L'autre aspect que vous n'avez pas soulevé est celui des observateurs. L'article pertinent nous inquiète notamment parce qu'il stipule qu'un observateur est toute personne que le ministre estime directement intéressée. Pour moi, c'est inacceptable. En cas de collision, je ne crois pas que le capitaine de l'autre navire doit être invité à titre d'observateur du simple fait qu'il est le capitaine de l'un ou l'autre des deux navires entrés en collision. Il faut écarter ce genre d'observateur.

Le président: Vous êtes-vous déjà trouvé dans une telle situation? Votre conseiller juridique a souligné fort à propos qu'on peut tout faire avec un projet de loi, retrancher des dispositions et en ajouter d'autres. Vous avez fait preuve de nombreuses reprises devant le comité de votre érudition et de votre capacité de vous exprimer. Vous présentez une situation hypothétique, qui ne correspond pas à votre expérience. Aux termes du projet de loi, le Bureau peut également écarter un observateur et en choisir un autre.

M. Hall: Monsieur le président, le régime actuel ne comporte pas d'observateur, mais la chose est prévue aux termes de l'un des paragraphes de l'article 19.

Le président: Mais il me semble que le fait d'impliquer comme observateur le capitaine du navire en question irait à l'encontre de. . .

[Text]

Mr. Hall: I know I am using a mallet instead of a tack hammer.

The Chairman: You made your point—a good point anyway, I guess.

Mr. Keyes: Your comment was interesting. I want to make a point: that example was not brought forward by me.

The Chairman: I want to thank our witness for a brief that was short, succinct and pointed, and raised concerns. I want to thank you, Mr. Hall, and your associates for coming and for giving us your usual traditional, clear, cogent and constructive evidence, which is going to help us in our deliberations. You have given us some extras here to think about as we go into clause-by-clause consideration of the bill. I think this is really a great example of how a witness should appear and how a committee can conduct itself when the witness is so cogent and constructive.

Mr. Hall: You are very kind.

The Chairman: After all those preambles, we now call the Consumers' Association of Canada, who also have had experience before committees. I welcome to the table Mr. McKendry. Some of my colleagues have met him before and have had exchanges with him. I also welcome Mr. Baggaley.

• 1035

You do not have a brief, but you have some thoughts on Bill C-2 we would like to hear. And you have been sitting here patiently all morning, so I will say take it away, because you have been before committees before and we have had some interesting times together from time to time.

Mr. Dave McKendry (Director, Regulated Industries Program, Consumers' Association of Canada): Thank you, Mr. Chairman. With me is Mr. Carmen Baggaley, who is a researcher with the Consumers' Association of Canada. We do not have a written brief, Mr. Chairman. We have some brief comments about specific clauses of the legislation that Mr. Baggaley will present to you.

I should point out by way of introduction that our primary area of interest is aviation safety and that is where we have spent most of our time. That is not to say the other aspects of this legislation are not important to the public and to consumers in particular. It is just that our background and our expertise and our resources have directed us to that area.

We believe that many of our comments are equally applicable to the other modes, but I wanted you to be

[Translation]

M. Hall: Je suis bien conscient d'avoir choisi un exemple caricatural.

Le président: Vous avez réussi à nous sensibiliser à cet aspect—un aspect valable, je suppose.

M. Keyes: Votre commentaire est intéressant. Je tiens à signaler que ce n'est pas moi qui aie proposé cet exemple.

Le président: Je voudrais remercier notre témoin d'avoir présenté un mémoire succinct et pertinent, qui soulevait des inquiétudes valables. Je voudrais vous remercier, vous, monsieur Hall, et vos collaborateurs d'être venus nous présenter des faits d'une manière claire, cohérente et constructive, comme vous en avez l'habitude; cela va nous aider dans nos délibérations. Vous nous avez également donné matière à réflexion pour l'étude article par article du projet de loi. Nous avons ici, semble-t-il, un bel exemple qui nous montre comment un témoin devrait se présenter lorsqu'il comparait et comment un comité peut se comporter lorsqu'il entend un témoin si cohérent et si constructif.

M. Hall: Vos propos me touchent beaucoup.

Le président: Cela dit, nous convoquons maintenant l'Association des consommateurs du Canada, qui n'est pas non plus à sa première comparution devant un comité. Je souhaite la bienvenue à M. McKendry. Certains de mes collègues l'ont déjà rencontré et ont eu l'occasion de s'entretenir avec lui. Je souhaite également la bienvenue à M. Baggaley.

Vous n'avez pas de mémoire, mais nous souhaitons connaître ce que vous pensez du projet de loi C-2. Vous avez passé toute la matinée ici bien sagement; je vous propose donc de commencer sans autre préambule, étant donné que vous avez déjà comparu devant des comités et que nous avons eu des échanges intéressants de temps à autre.

M. Dave McKendry (directeur, Programme des industries réglementées, Association des consommateurs du Canada): Je vous remercie, monsieur le président. La personne qui m'accompagne est M. Carmen Baggaley, recherchiste de l'Association des consommateurs du Canada. Nous n'avons pas de mémoire écrit, monsieur le président. Nous avons de brefs commentaires à faire sur certains articles précis du projet de loi, et c'est M. Baggaley qui va vous les exposer.

Je dois signaler au départ que nous nous intéressons surtout à la sécurité aérienne et que cet aspect est celui auquel nous avons consacré le plus de temps. Cela ne veut pas dire que les autres aspects de ce projet de loi ne sont pas importants pour le public et pour les consommateurs en particulier. C'est tout simplement que le domaine de la sécurité aérienne est celui qui correspond le plus à nos antécédents, à nos compétences et à nos ressources.

Nous estimons que bon nombre de nos commentaires s'appliquent également aux autres modes de transport,

[Texte]

aware that aviation safety is our primary concern. With that, by way of introduction, I will ask Mr. Baggaley to provide our specific comments.

Mr. Carmen Baggaley (Researcher, Consumers' Association of Canada): Thank you. First of all I would like to suggest that despite its well-publicized difficulties we believe the Aviation Safety Board has played a valuable role in promoting air safety, and we are equally confident the accident investigation board will play an equally valuable role in promoting safety and other modes of transportation.

To begin I would like to draw your attention to clause 2, and specifically the definition of occurrences. We are encouraged that clause 2 defines occurrences in such a way that the board's mandate is not restricted to investigating accidents or near accidents. Specifically we would draw your attention in the second definition, aviation occurrence, under the heading (b) to the phrase "any situation or condition". We believe this gives the board the authority to pursue an aggressive mandate to investigate a broad range of safety concerns.

However, in order to allow the board to pursue its mandate aggressively, we do suggest a change to the second definition of aviation occurrence. We think there is a drafting omission that could be corrected and we believe that the best way to correct this is to add after the word "induce" the words "or aggravate". We think this is applicable to both an aviation occurrence and a definition of rail occurrence, marine occurrence, etc.

The definition would then read:

any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce or aggravate an accident or incident described in paragraph (a).

Perhaps the best way to make our point is just to use an example. One can think of conditions that in and of themselves would not cause an accident but if left unattended could pose a serious risk to members of the travelling public, could make perhaps a relatively minor accident a much more serious accident.

One example is the much-discussed issue of carry-on luggage in air travel. We know that regulations are in place. We have been told that stricter regulations have been introduced. We have been told this issue has been studied, and yet I think everyone here is aware it is a matter that is subject to a considerable amount of abuse.

There is also a considerable amount of evidence to indicate that in the event of an incident, even a relatively minor incident, a hard landing, passengers could be

[Traduction]

mais je tenais à vous signaler que la sécurité aérienne était notre principal champ d'intérêt. Cela dit, je vais demander à M. Baggaley de faire des commentaires plus précis.

M. Carmen Baggaley (rechercheur, Association des consommateurs du Canada): Merci. Premièrement je voudrais affirmer, que en dépit des difficultés qui ont fait la manchette, le Bureau canadien de la sécurité aérienne a joué un rôle utile en matière de sécurité aérienne, et nous sommes convaincus également que le Bureau d'enquête sur les accidents de transport jouera un rôle tout aussi utile en matière de sécurité pour tous les modes de transport.

Je voudrais tout d'abord attirer votre attention sur l'article 2, et plus précisément sur la définition de ce qu'est un accident. Il est fort encourageant pour nous que l'article 2 définisse un accident de telle sorte que le Bureau ne sera pas limité dans son mandat à ne faire enquête que sur les accidents ou les quasi-accidents. Plus précisément, nous attirons votre attention sur le fait que la définition d'accident aéronautique englobe «toute situation» pouvant provoquer un accident ou incident. Il nous semble que ce libellé donne au Bureau le pouvoir d'exercer son mandat d'enquête dans toute une gamme de situations qui touchent la sécurité.

Cependant, pour que le Bureau puisse agir avec dynamisme, nous proposons une modification à la définition de l'accident aéronautique. Ce qui nous semble être une omission faite à l'étape de la rédaction pourrait en effet être corrigé par l'addition à la suite du mot «provoquer» des mots «ou aggraver». Il nous semble que cette modification est pertinente aussi bien dans le cas d'un accident aéronautique que dans celui d'un accident ferroviaire et d'un accident maritime, etc.

Le libellé de la définition serait alors le suivant:

«toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer ou aggraver un tel accident ou incident.»

C'est peut-être à l'aide d'un exemple qu'on peut le mieux illustrer la valeur de cette proposition. On peut penser à des situations qui ne sont pas susceptibles en elles-mêmes de causer un accident, mais qui, faute de mesure corrective, pourraient entraîner des risques graves pour le public voyageur ou pourraient faire d'un accident relativement mineur un accident beaucoup plus grave.

Il y a un cas, par exemple, qui a fait objet de nombreuses discussions: celui des bagages personnels des passagers d'avion. Nous savons qu'il existe des règlements. On nous a dit que les règlements avaient été rendus plus sévères. On nous a dit que cette question avait été mise à l'étude; pourtant il me semble que personne ici n'ignore qu'il existe encore des abus considérables dans ce domaine.

De nombreuses observations permettent également de conclure qu'en cas d'accident même s'il s'agit d'un accident relativement mineur, un atterrissage difficile, par

[Text]

injured, in some cases very seriously injured by baggage, duty-free alcohol, etc. In our view that is a condition that could obviously aggravate an accident, and it is the type of situation we think the board should have the power to investigate and should be investigating on a regular basis.

[Translation]

exemple, les passagers pourraient être blessés et dans certains cas très sérieusement par des pièces de bagages, des bouteilles d'alcool achetées en franchise de droit, etc. Il s'agit selon nous d'une situation qui, de toute évidence, pourrait aggraver un accident, et c'est sur ce type de situation justement que le Bureau devrait avoir le pouvoir et l'obligation de faire enquête régulièrement.

• 1040

We also have concerns about the size of the board, and these pertain to clause 4 of the bill. When the reference to "not more than five full-time members" is read in conjunction with subclause (2), the phrase "collectively knowledgeable about air, marine, rail", the concern that occurred to us is that with five members and the requirement that they be collectively knowledgeable about these four different modes of transportation, one could end up in a situation in which there would be only one board member who was knowledgeable about a particular mode of transportation. There is a very real risk that such a member could exercise an undue or disproportionate influence on a board's report.

We would therefore suggest that the size of the board be increased to the present size of the Canadian Aviation Safety Board, which we understand at the moment has seven full-time members and two part-time members. This should ensure that there are always at least two or three members who are knowledgeable about each mode of transportation. If this recommendation were adopted, the reference in clause 12 to the size of the quorum would also have to be changed.

The Chairman: What is your thought in relation to the view of the earlier witness that the quorum should have one member of the mode that is being considered?

Mr. Baggaley: It has merit.

We would next like to draw your attention to clause 21. We are pleased to see this provision in the bill. We think that the board should have the authority to appoint a person or persons to conduct a public inquiry. We think this is a very important provision. It is one of the provisions that will allow the board to pursue its mandate in the aggressive fashion we think is necessary.

However, we question whether the phrase "in the course of an investigation of a transportation occurrence" is necessary. We believe it is a qualification that does not have to be there. We think it raises potentially troublesome questions, such as how far an investigation has to proceed before the board can order a public inquiry. We think it may delay the appointment of a public inquiry. We do not think it is a necessary qualification, but we would like to reiterate that we think it is a very important provision. We are very happy to see it in there.

Nous nous inquiétons également de la taille du Bureau, et cela a trait à l'article 4 du projet de loi. Lorsqu'on dit d'une part que le Bureau est «composé d'au plus cinq membres» et que, d'autre part, on dit au paragraphe (2) que ces personnes «possèdent collégialement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire», il nous est apparu qu'il pourrait arriver qu'un seul membre du bureau possède la compétence voulue au sujet d'un mode donné de transport. Il y a risque réel que ce membre exerce une influence disproportionnée au stade du rapport.

Nous proposons donc que la taille du Bureau soit augmentée et fixée à la taille actuelle du Bureau canadien de la sécurité aérienne, qui compte sept membres à temps plein et deux membres à temps partiel. De la sorte, il y aura toujours au moins deux ou trois membres qui auront la compétence voulue pour chaque mode de transport. Si cette recommandation est adoptée, le passage de l'article 12 visant le quorum devra être modifié en conséquence.

Le président: Que pensez-vous de l'opinion du témoin antérieur selon laquelle le quorum devrait comprendre un membre qui possède la compétence voulue pour le mode de transport à l'étude?

M. Baggaley: Elle me semble valable.

Nous voulons maintenant attirer votre attention sur l'article 21. Nous sommes heureux de voir cette disposition figurera dans le projet de loi. Nous estimons que le Bureau doit avoir le pouvoir de nommer une ou des personnes en vue de mener une enquête publique. Il s'agit pour nous d'une disposition très importante. C'est l'une des dispositions qui va permettre au Bureau d'exercer son mandat avec tout le dynamisme que nous jugeons nécessaire.

Cependant nous nous demandons si les mots «dans le cours d'une enquête» sont nécessaires. Cette précision ne devrait pas faire partie du libellé, selon nous. Elle soulève des questions qui pourraient poser des problèmes. Par exemple, jusqu'où l'enquête doit elle aller avant que le Bureau ne puisse ordonner une enquête publique? Il nous semble que cette précision risque de retarder le lancement d'une enquête publique. Cette précision ne nous semble donc pas nécessaire, mais nous tenons à souligner à nouveau que la disposition est très importante et que nous en sommes très satisfaits.

[Texte]

Our next comments are with respect to clause 24. This is an issue that has already been touched upon. We believe it is inappropriate to have a draft report circulated to interested parties. We have two concerns. Our first concern is with respect to the independence of the board. The conventional wisdom, which we fully support, is that such bodies as the board not only have to be independent but also have to be perceived to be independent. Providing draft copies of a report to interested parties raises the very real possibility that the interested party would attempt to influence the final report. We think this is inappropriate.

Secondly, we have a concern about timeliness. The whole purpose of accident investigations is to get information available to the appropriate authorities about the causes of the accident, the incident and the situation so that the necessary steps can be made to rectify the situation. Building in this extra step can delay that process.

I think the best indication of the delay that can be built into the process is with reference to the report on the Arrow Air incident. It took two full years for the draft report to be released. It was released, it is my understanding, in December 1987, two years after the occurrence. It took another full year before the final report was issued. The report contained some very important recommendations. Had that report been issued in a more timely fashion we think it would have been a more useful report and would have played a more valuable role. We think this is a very important provision in the bill and we are very concerned about the inclusion of the provision for a draft report. We would therefore recommend that subclauses (2), (3), and (4) be deleted and that the reference to an interim report in subclause (5) be deleted.

• 1045

We have a few additional points that might come up in the course of questioning, but these are our major comments on Bill C-2.

The Chairman: Did you also say you were against the interim report which may come out during an investigation and propose something to correct a problem?

Mr. Baggaley: No.

The Chairman: Oh, sorry.

Mr. Baggaley: We think the interim report can play a very valuable role. We think provision for an interim report is essential. The minister should and must have information as quickly as possible.

The Chairman: Thank you. I apologize. I did not quite hear you.

Mr. Comuzzi: Mr. Baggaley, welcome. When you were referring to clause 24, you said that you would

[Traduction]

Nos prochains commentaires portent sur l'article 24. Il s'agit d'une question qui a déjà été abordée. Selon nous, le projet de rapport ne doit pas être diffusé aux parties intéressées. Nous avons deux préoccupations à cet égard. Premièrement, la question de l'indépendance du Bureau. Il est normalement jugé sage, et nous sommes entièrement de cet avis, que des organismes comme le Bureau soient non seulement indépendants, mais aussi perçus comme tel. Le fait d'adresser le projet de rapport à des parties intéressées laisse entrevoir la possibilité tout à fait réelle qu'une personne intéressée tente d'influer sur le contenu du rapport final. Cela n'est pas convenable, selon nous.

Deuxièmement, il nous paraît important que les rapports de ce genre soient présentés en temps opportun. Si l'on fait enquête sur les accidents, c'est essentiellement pour pouvoir transmettre aux autorités compétentes des renseignements sur les accidents, les incidents et les situations pour que les mesures qui s'imposent soient prises. En ajoutant cette étape, on risque de retarder le processus.

Le meilleur exemple de retard attribuable au processus qui me vient à l'esprit est celui du rapport sur l'accident d'Arrow Air. Deux années complètes se sont écoulées avant la présentation du projet de rapport. Il a été présenté, il me semble, en décembre 1987, soit deux ans après l'événement. Il a fallu attendre une autre année complète avant que soit présenté le rapport final, qui contenait des recommandations extrêmement importantes. Ce rapport aurait été beaucoup plus utile et aurait joué un rôle beaucoup plus important si le moment de sa parution avait été un peu mieux choisi. C'est une disposition du projet de loi particulièrement importante, et cette mention d'un projet de rapport nous inquiète particulièrement. Nous recommandons donc que les alinéas (2), (3), et (4) soient supprimés, de même que la référence à un rapport provisoire à l'alinéa (5).

Nous avons encore d'autres observations, mais relatives à des sujets qui seront peut-être soulevés pendant les questions; en attendant, voilà ce que nous pensons du Bill C-2 du façon générale.

Le président: Vous avez dit que vous étiez également contre le rapport provisoire qui pourrait être publié pendant une enquête et vous avez proposé quelque chose pour rectifier les problèmes, n'est-ce pas?

M. Baggaley: Non.

Le président: Excusez-moi.

M. Baggaley: Nous sommes convaincus que le rapport provisoire peut-être très utile, et même qu'il s'agit d'une disposition essentielle. Il importe, en effet, que le ministre reçoive des informations le plus vite possible.

Le président: Merci. Excusez-moi, je ne vous avais pas bien entendu.

M. Comuzzi: Monsieur Baggaley, je vous souhaite la bienvenue. À propos de l'article 24, vous avez

[Text]

recommend deletion of subclauses (2), (3), and (4). I did not hear what you said about subclause (5).

Mr. Baggaley: Subclause (5) contains a reference to an interim report. Simply for the sake of consistency, if we are going to eliminate subclauses (2), (3) and (4). . . I now appreciate the points of your question, Mr. Nowlan.

The Chairman: I am glad Mr. Comuzzi is pursuing it.

Mr. Baggaley: Yes, for the sake of clarification—

Mr. Comuzzi: Use my ten minutes and clarify.

Mr. Baggaley: I appreciate the confusion we may have caused. We think an interim report is necessary. In looking at this I simply read—

Mr. Benjamin: Or several of them if necessary.

Mr. Baggaley: —draft report when I should have been reading interim report; therefore, we would not recommend any change to subclause 5.

Our comments are with respect to a draft report which pertained to subclauses (2), (3), and (4).

The Chairman: Thank you.

Mr. Baggaley: We think they have quite a separate function, the interim report and the draft report.

Mr. Comuzzi: Let us just stay on that. I would be interested in your comments on what you foresee as the separate functions of the draft report under clause 24 and the interim report under clause 25.

Mr. Baggaley: Our understanding of the function of an interim report is that the board could make information available in a timely fashion, presumably to the Minister of Transport. If, as a result of the interim report it was necessary to implement immediate changes, they could be done so as quickly as possible. That is obviously essential. It would be folly to wait until the final report was issued before a minister could take action, even if it was apparent that action was necessary.

The draft report, in our view, seems to serve a very different function, given that it is distributed to interested parties. Our concern is that an interested party may attempt to influence the final report. Obviously there is a concern that that attempt to influence may be based upon considerations that do not necessarily pertain to safety. There may be commercial considerations.

If you are going to appoint a board to investigate accidents, if you are going to find the best people to appoint to the board, if you are going to get a staff that is as capable as one can find, then we simply do not see the purpose of a draft report. The board will issue a report based upon the best evidence available to it. They have conducted a thorough investigation. I think that should be sufficient.

[Translation]

recommandé qu'on supprime les alinéas (2), (3) et (4). Je n'ai pas bien entendu ce que vous avez dit de l'alinéa (5).

M. Baggaley: L'alinéa (5) se réfère à un rapport provisoire. Si nous voulons être logiques, une fois éliminés, les alinéas (2), (3) et (4). . . Je comprends maintenant la raison de votre question, monsieur Nowlan.

Le président: Je suis heureux que M. Comuzzi y revienne.

M. Baggaley: Oui, pour bien préciser. . .

M. Comuzzi: Allez-y, vous avez mes dix minutes pour préciser.

M. Baggaley: Nous avons peut-être provoqué une certaine confusion. Nous sommes convaincus de la nécessité d'un rapport provisoire. Mais dans mon texte, j'ai lu. . .

M. Benjamin: Ou même plusieurs, si nécessaire.

M. Baggaley: . . . projet de rapport, alors que j'aurais dû lire rapport provisoire. Nous ne recommandons donc aucun changement à l'alinéa (5).

Par contre, nous avons des réserves contre un projet de rapport qui est mentionné aux alinéas (2), (3) et (4).

Le président: Merci.

M. Baggaley: À notre avis, ces deux instruments jouent un rôle tout à fait différent, je veux parler du rapport provisoire et du projet de rapport.

M. Comuzzi: Toujours sur le même sujet, j'aimerais savoir quelles distinctions vous établissez entre les fonctions du projet de rapport mentionnées à l'article 24 et celles du rapport provisoire mentionnées à l'article 25.

M. Baggaley: Si nous avons bien compris la raison d'être d'un rapport provisoire, celui-ci permettrait au Bureau de communiquer des informations en temps voulu, probablement au ministre des Transports. Si ce rapport provisoire établissait la nécessité d'effectuer des changements immédiats, cela pourrait être fait très rapidement. De toute évidence, c'est un élément essentiel. Il serait insensé d'obliger le ministre à attendre le rapport définitif pour prendre des mesures, même lorsque ces mesures sont évidemment indispensables.

Le projet de rapport semble jouer un rôle très différent puisqu'on prévoit de le distribuer aux parties intéressées. Nous craignons qu'une de ces parties ne cherche à influencer la teneur du rapport définitif. De toute évidence, c'est une possibilité, et pour des raisons qui ne seraient pas forcément liées à la sécurité. Il pourrait y avoir des considérations commerciales.

Si vous mettez sur pied un bureau pour enquêter sur les accidents, si vous cherchez à nommer à ce bureau les éléments les plus compétents possible, le personnel le plus compétent possible, nous considérons que ce projet de rapport est tout simplement inutile. Le Bureau publiera ses conclusions en se fondant sur tout ce qu'il a été en mesure de découvrir. Il le fera après une enquête exhaustive, et cela devrait suffire.

[Texte]

[Traduction]

• 1050

If there is a relatively small error of fact, relatively small error of interpretation, I certainly suspect that the interested party at that point will very quickly get a copy of the final report, and if it feels that it is necessary to do so will make representation to the minister. But at that point everyone has a copy of the final report and not just the interested party.

Mr. Comuzzi: You were discussing clause 2, and then you went on to clause 21. In joining those two—and I am talking conceptually about this bill—I perceive that your analysis is that this bill should go on beyond the investigation of accidents and have some substance to it so that potential situations may be explored. You used carry-on luggage as an example. And this really goes to the name of the proposed act too, which we have discussed. First off, am I correct in that assumption; and if I am, would you comment on that?

Mr. Baggaley: You are correct. We think it would be a mistake to limit the board's mandate to what we commonly think of as an accident or a near accident, which for the sake of simplicity I will call an incident.

The near miss, whether it is ships, planes, whatever, we think the board should look beyond that. We certainly think the second definition of occurrence provides for that. There is a specific reference to situation or condition, and we place great store in those two words. We think that clearly suggests that the board is expected to—and we believe should—exercise what I might call a monitoring investigative role.

It is our perception that one of the, I suppose, deficiencies with respect to air safety in Canada is that there is no ongoing monitoring of the way in which Transport Canada enforces its regulations. We are not suggesting that the board should be continually looking over its shoulder. What we do anticipate, however, is that if the board has reason to think there is a situation or a condition that if left unattended could induce an accident it should clearly have the authority to do that.

An obvious example is that rather than just being restricted to, let us say, investigating a near miss that occurred this week and a near miss that occurred next week over Pearson or over Vancouver Airport, at some point it can say, look, there is a bigger problem here. We are going to investigate the condition that is giving rise to those near misses and not just the near-misses. We want to be able to look at the adequacy of the air traffic control system. And we think that the legislation has to be worded in such a way that this is possible.

To go on to my next point that I made with respect to the term "or aggravate", that is an extension of the point I have just been trying to make. The board should also be able to investigate conditions that could aggravate an accident that might occur if conditions were left unattended. The example I used is a very simple, everyday one, but there are any number of other ones that I could think of.

Si une erreur de fait relativement minime se glisse dans ce rapport, une petite erreur d'interprétation, j'imagine que les parties intéressées ne tarderont pas à prendre connaissance du rapport définitif et, le cas échéant, à contacter le ministre. Mais à ce stade, tout le monde possède un exemplaire du rapport définitif et pas seulement les parties intéressées.

M. Comuzzi: Vous avez discuté de l'article 2, puis vous êtes passé à l'article 21. Vous semblez faire une corrélation entre ces deux articles, ce qui me fait penser que, d'après vous, ce projet de loi devrait aller au-delà des enquêtes sur les accidents et devrait donner la possibilité de prendre des mesures préventives. Vous avez donné l'exemple des bagages de cabine. Et cela nous ramène au titre du projet de loi, dont nous avons discuté. Est-ce que je me trompe, et si je ne me trompe pas, pouvez-vous développer?

M. Baggaley: Vous ne vous trompez pas. A notre avis, il serait dommage de limiter le mandat du Bureau à ce qu'on désigne sous le nom d'accident ou de quasi-accident, que nous appellerons incident, pour simplifier.

A notre avis, le Bureau devrait aller plus loin que les quasi-accidents, qu'il s'agisse de bateaux, d'avions, etc. Or, la seconde définition d'un accident prévoit cette possibilité. On y parle d'une situation ou d'une condition, et ces deux mots nous semblent très intéressants. Autrement dit, le Bureau serait appelé à jouer, ce qui nous semble tout à fait justifié, un rôle d'enquête et de contrôle.

Nous considérons qu'une des lacunes de la sécurité aérienne au Canada tient au fait que personne ne contrôle de façon régulière la façon dont Transports Canada applique ses propres règlements. Nous ne pensons pas que le Bureau devrait surveiller Transports Canada en permanence, mais s'il a de bonnes raisons de penser qu'une situation ou une condition est susceptible de provoquer un accident à moins que quelque chose ne soit fait, le Bureau devrait le faire.

Autrement dit, au lieu de se contenter d'enquêter sur un quasi-accident qui s'est produit cette semaine à l'aéroport Pearson et sur un autre qui s'est produit la semaine suivante à l'aéroport de Vancouver, il devrait pouvoir dire: tout cela cache un problème plus grave. Nous allons donc faire enquête sur cette condition, qui est à l'origine de ces quasi-accidents, et pas seulement sur ces quasi-accidents. Nous voulons pouvoir remettre en cause l'efficacité du système de contrôle du trafic aérien. Il faut donc que l'énoncé de la loi prévoie cette possibilité.

J'ai parlé ensuite des termes «ou aggraver», et cela nous ramène à ce que je viens d'essayer d'expliquer. Le bureau devrait être en mesure d'enquêter sur des conditions qui, si elles n'étaient pas corrigées, pourraient s'aggraver et être à l'origine d'un accident. J'ai donné un exemple très simple, très quotidien, mais il y en a beaucoup d'autres qui me viennent à l'esprit.

[Text]

Again in the area of air safety, there is the ongoing issue of the safety of cabin furnishings, the fabrics that are used, the quality of the seats, etc., etc. That is another issue that, as I see it, the board could look at if these two words "or aggravate" were included in the definition of "occurrence".

• 1055

Mr. Comuzzi: You believe then that the name of the bill should be changed to include the word "safety"?

Mr. Baggaley: Well, yes. I hesitate only in the sense that we also do not want to go to the extreme where the board is spending so much of its time looking over the shoulder of the department that its resources are stretched too thin. But clearly we want it to have a monitoring role.

One consideration that prompted our thinking is that we have seen several reports that have been prepared by the General Accounting Office in the United States. As I understand it, there is not quite an equivalent body in Canada. On a regular basis they produce excellent reports on air safety, whether it is the adequacy of air traffic control, safety standards for small airplanes, or security at airports. That is a very valuable role and there is no body in Canada playing that role.

Mr. Angus: I want to pursue a bit more the whole question of the distribution of the draft report. Subclause 24.(4) clearly indicates the rules of how the board shall receive any representation, including records of exactly what was said and correspondence back to the parties who have made representations as to how their concerns have been disposed of. You heard Mr. Hall indicate just prior to your coming on that the shipowners want to have a chance to review the technical aspects. Given that any representation in effect has to be above-board, that it has to be out front in a formal sense, do you still feel that providing a draft report, not just to the minister but to other interested parties as defined by the bill, is inappropriate?

Mr. Baggaley: Unless I am missing something, I do not see anything in subclause 24.(4) that alleviates my concerns. As I read this, there is no indication here that representations made by an interested party will be made public.

Mr. Angus: I did not say that.

Mr. Baggaley: But I do not necessarily see that this means they are above-board. An interested party can make representations to the board; the board can take those representations and do with them as they will and then file them away. The fact that the record of the representations is kept does not alleviate our concerns about the nature of those representations and the potential impact those representations might have on a report.

Mr. Angus: This process has existed—I am not sure if it is in an identical form or in a similar form—with the

[Translation]

Encore une fois, dans le domaine de la sécurité aérienne, il y a toujours le problème de la sécurité des éléments d'aménagement des cabines, les tissus qui sont utilisés, la qualité des sièges, etc. Si ces deux mots «ou aggraver» figuraient dans la définition d'un «accident», le Bureau pourrait s'occuper de cet aspect-là également.

M. Comuzzi: Vous pensez donc que le terme «sécurité» devrait figurer dans le titre du projet de loi?

M. Baggaley: Eh bien, oui. Si j'ai hésité, c'est uniquement parce que je ne voudrais pas que le Bureau en vienne à consacrer la majeure partie de son temps à surveiller le ministère, ce qui l'empêcherait de remplir efficacement son mandat. Cela dit, une certaine surveillance nous semble nécessaire.

Si nous sommes parvenus à ces conclusions, c'est que nous avons vu plusieurs rapports préparés par le «General Accounting Office» aux États-Unis. Apparemment, il n'existe rien de vraiment équivalent au Canada. Cet organisme produit régulièrement des rapports excellents sur la sécurité aérienne, qu'il s'agisse de l'efficacité du système de contrôle du trafic aérien, des normes de sécurité pour les petits aéronefs ou de la sécurité dans les aéroports. C'est quelque chose de très utile, et personne au Canada ne joue ce rôle.

M. Angus: Je reviens à la question de la distribution du projet de rapport. L'alinéa 24.(4) indique clairement comment les observations sont présentées au Bureau, comment elles doivent être consignées et prises en considération, et comment les auteurs de ces observations doivent être avisés des résultats de leur intervention. Juste avant votre comparution, vous avez entendu M. Hall nous dire que les propriétaires de bateau veulent avoir la possibilité d'étudier les aspects techniques. Puisque toutes les observations doivent être faites ouvertement, dans un cadre officiel, vous continuez à penser qu'un projet de rapport destiné nous seulement aux ministres, mais aux parties intéressées telles qu'elles sont définies par le projet de loi, ne se justifie pas?

M. Baggaley: Je me trompe peut-être, mais je vois rien dans l'alinéa 24.(4) qui soit de nature à me rassurer. Quand je lis ce passage, je n'y vois rien qui indique que les observations d'une partie intéressée seront rendues publiques.

M. Angus: Je n'ai pas dit cela.

M. Baggaley: Mais cela ne signifie pas forcément que ces observations sont faites en public. Une partie intéressée peut faire des observations au Bureau, celui-ci peut en faire ce que lui semble bon puis les classer dans un dossier. L'existence de ce dossier ne nous rassure pas sur la nature de ces observations et leurs répercussions possibles sur le rapport.

M. Angus: Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a déjà un processus de ce genre, mais je ne sais pas s'il est

[Texte]

Canadian Aviation Safety Board. Do you have any indication whatsoever that there have been undue influence placed on the board or changes made to board reports as a result of representations from a draft report?

Mr. Baggaley: No, I have no indication of that. Aside from the well-known difficulties within the board itself, I would wonder why it took the board a year from the issuance of its draft report to issue its final report if there were not some perhaps very serious and perhaps forceful representations made.

We still have a concern about the clause on its being independent, and we still have a concern about the timeliness. We have to remember that the whole purpose of this exercise is not simply to find cause. The purpose of the exercise is to find cause and then apply the findings. The more quickly that is established and the more quickly it is made available to the public, the more likely the larger purpose will be fulfilled.

• 1100

Mr. Angus: Just as an aside, I am probably one of the few people in this room who has been the recipient of one of those draft reports and has had an opportunity to comment on them. I am quite familiar with the process.

Let me go to section 21 and your suggestion that we delete the phrase "in the course of an investigation of a transportation occurrence" and tie that in with your suggestion for the definition of "aviation occurrence" and the broadening of it.

The current Aviation Safety Board Act allows them to expand into areas. They did a study of aviation safety in the Wawa-to-Kenora area of northwestern Ontario. That was the report I was involved in. They tied it around the existing accident, but broadened it. The feeling is that they have the power now to do the investigations that you are suggesting they should be able to do.

By deleting that phrase in section 21... I think it is an important suggestion because in my reading of it that change would mean that they could have a public inquiry on those broad issues without having to reference it to a particular occurrence. The current drafting of the clause suggests that it could only occur if and when there is an accident and only then could there be a public inquiry. Is that your interpretation of it?

Mr. Baggaley: Yes. The only point I would add is that an "occurrence" is defined more broadly than an "accident". Where they have reasonable grounds to believe that a situation, if left unattended... That is included in the definition of "occurrence". Presumably they could call a public inquiry when they were investigating one of those matters if they felt it was important.

The removal of that phrase is not a major concern to us. It is a minor concern, but we think it would enhance

[Traduction]

identique. Avez-vous des raisons de penser qu'on a déjà cherché à influencer le Bureau ou que celui-ci aurait introduit des changements à la suite d'observations sur un projet de rapport?

M. Baggaley: Non, je n'en ai pas. Cela dit, indépendamment des difficultés bien connues et prouvées par le Bureau lui-même, on peut se demander pourquoi il s'est écoulé un an entre la parution du projet de rapport et celle du rapport définitif s'il n'y a pas eu d'intervention vigoureuse.

Cet article continue à nous inquiéter du point de vue de l'indépendance et également du point de vue des délais. N'oublions pas que cet exercice ne sert pas uniquement à trouver les causes d'un accident. Il sert effectivement à trouver les causes, mais également à tirer parti des conclusions. Plus vite on parvient à ces conclusions, plus vite un rapport est publié et plus cet exercice devient utile.

M. Angus: Je suis probablement une des rares personnes ici qui ait eu l'occasion de voir un des ces projets de rapport et de le commenter. Je connais très bien le processus.

Je passe à l'article 21 où vous suggérez de supprimer la phrase «une enquête publique sur un accident de transport» et j'y vois un rapport avec votre suggestion pour la définition d'un «accident aéronautique».

La loi actuelle sur le Bureau canadien de la Sécurité aérienne l'autorise à exercer ses pouvoirs dans des domaines voisins. Il a, par exemple, effectué une étude de la sécurité aérienne dans le secteur de Wawa-to-Kenora dans le Nord-Ouest de l'Ontario. C'est à ce rapport que j'ai participé. Cette étude était liée à un accident qui s'était produit, mais elle allait au-delà. Les membres du Bureau estiment qu'ils ont aujourd'hui le pouvoir de faire ces enquêtes, pouvoir que vous proposez de leur accorder.

En supprimant cette phrase de l'article 21... Cette suggestion me semble importante car si le la comprends bien, elle permettrait au Bureau d'organiser une enquête publique en l'absence d'accident. D'après l'énoncé de l'article, une enquête n'est possible qu'en cas d'accident. C'est bien ainsi que vous interprétez votre proposition?

M. Baggaley: Oui. Je veux seulement ajouter que le terme «occurrence» a une définition plus étendue que le terme «accident». Quand on a des motifs raisonnables de croire qu'une situation, à défaut de mesures correctives... Cela fait partie de la définition d'une occurrence. On suppose qu'une enquête publique pourrait être ouverte si une de ces situations était jugée suffisamment importante.

La suppression de cette phrase n'est pas une de nos principales préoccupations mais cela permettrait au

[Text]

the ability of the board to call a public inquiry, which we believe is a very important element of their abilities.

I wanted to make a brief comment on the draft report. A copy of the draft report will be provided to the minister. That opens the possibility of undermining the independence of the board in the sense that an airline, for example, would attempt to lobby and influence the minister at that stage. I think it is a threat to the independence of the board. It is very important that the board be independent and perceived to be independent. When you start introducing the political process into that situation, I think you start to undermine the confidence people have in the board's decisions.

We appear before a number of boards in the course of our work. I cannot think of any other situation where a board issues a draft report to interested parties and to a minister before they come to their decision. They come to their decision and to their final report and that is it.

Mr. Angus: You heard this morning discussions with Mr. Hall about who the board should report to. There seems to be a growing consensus that it should not report through the Minister of Transport. We have had any number of suggestions as to who it should report to, ranging from the Minister of Justice to the President of the Privy Council to the Clerk of the House of Commons. Does the association have any view on that?

Mr. Baggaley: Clearly the Minister of Transport and the department have the expertise to interpret the reports issued by the board. We have some concerns about the whole question of the independence of the board. On balance I think we are content with having the board operate through the Minister of Transport. It is not an issue to which we have given a great deal of thought.

Mr. Angus: Yet you have talked about the need to make sure that not only is the board independent, but seen to be independent. Would not keeping it with the Minister of Transport go against everything you have been arguing?

• 1105

Mr. McKendry: I do not think it is that important, quite frankly, if the board in fact is independent and there is no draft report issued to the minister and to the interested parties.

As Mr. Baggaley said, it is a point we feel strongly about, but there are precedents where, for example, as I recall with the Canadian Radio Television Telecommunications Commission, generally speaking it is the Minister of Communications who deals with the CRTC before Parliament and so on, because that is where the expertise lodges. I guess what we are saying is we do not see it as a particularly important point.

[Translation]

Bureau d'ouvrir une enquête publique, et c'est là un élément particulièrement important de son mandat.

Je veux faire une observation au sujet du projet de rapport. Un exemplaire du projet de rapport sera communiqué au ministre. Cela pourrait porter atteinte à l'indépendance du Bureau parce qu'à ce stade, une compagnie aérienne pourrait essayer d'influencer le ministre et d'exercer des pressions. A mon sens, c'est une menace pour l'indépendance du Bureau. Or, cet indépendance est très importante, et l'apparence de cet indépendance est importante également. Quand vous introduisez des éléments politiques dans une situation de ce genre, vous portez atteinte à la confiance qu'ont les gens dans le bien fondé des décisions du Bureau.

Nous avons souvent l'occasion de comparaître devant des Commissions; il n'y a pas d'exemple, que je sache de commissions qui publient un projet de rapport à l'intention des parties intéressées et d'un ministre avant même d'être parvenues à une décision. Toutes les commissions prennent une décision, publient ensuite un rapport définitif, et c'est tout.

M. Angus: Ce matin, vous avez entendu notre discussion avec M. Hall au sujet de la responsabilité du Bureau. De plus en plus, on semble penser que le Bureau ne devrait pas être responsable devant le ministre des Transports. Nous avons eu plusieurs suggestions, qui vont du ministre de la Justice au président du Conseil privé au Greffier de la Chambre des communes. Est-ce que votre association a une opinion à ce sujet?

M. Baggaley: De toute évidence, le ministre des Transports et son ministère ont la compétence nécessaire pour interpréter les rapports publiés par le Bureau. Cela dit, l'indépendance du Bureau est une considération importante. Dans l'ensemble, nous sommes satisfaits de voir le Bureau responsable devant le ministre des Transports. En fait, c'est une idée que nous n'avons pas vraiment approfondie.

M. Angus: Et pourtant, vous avez parlé de l'importance non seulement de l'indépendance du Bureau mais également de son apparence d'indépendance. Est-ce qu'en confiant cette responsabilité au ministre des Transports vous ne vous contredisez pas?

M. McKendry: Je vous avoue que cela ne me semble pas si important à condition, toutefois, que le Bureau soit bien indépendant et que le ministre et les parties intéressées ne reçoivent pas de projet de rapport.

Comme M. Baggaley l'a dit, nous tenons absolument à ce point, mais il y a tout de même des précédents; je pense, par exemple, au Conseil de la Radiodiffusion et des Télécommunications canadiennes dont le ministre des Communications est responsable, d'une façon générale, devant le Parlement, justement parce que c'est lui qui est le plus compétent. Bref, cela ne nous semble pas particulièrement important.

[Texte]

We are not troubled particularly by the minister dealing with this matter as long as the board is truly independent. But on the other hand it would not bother us immensely if it were given to the Minister of Justice either.

Mr. Angus: What about the manner in which the board is selected? There were suggestions this morning to use a head-hunting firm to go out and short-list. Do you have any thoughts about moving it out of the political patronage system into some other system?

Mr. Baggaley: That idea has some merit. I suppose the obvious question is why stop with this board if you are going to employ that technique.

Mr. Angus: In part a lot of us agree with that. We have to make a start somewhere.

The Chairman: Do you see removing the minister from getting the draft report, and still having the interested parties being able to respond to a draft report on whether they feel the investigator did or did not do something, especially if the minister is going to be the person in charge of the board? Do you see any distinction there?

Mr. McKendry: That would certainly be an improvement, but nevertheless we would still want to eliminate that draft report stage for the reasons that Mr. Baggaley gave.

The Chairman: Are you aware of what they do in the States with the National Transportation Safety Board, which was sort of the model for this part of it? We are going to have evidence from the National Transportation Safety Board. As I understand it, they have a public forum for the draft report where all parties in the room review the report in public with the interested parties. Then the board goes back and writes the final report.

Mr. McKendry: That is quite different I think from what is being proposed here, where it is going to be provided on a confidential basis only to the interested parties and it is not going to be done in a public way. That is very different.

If on a timely basis the board were going to conduct an open hearing or proceeding to consider the comments in its draft report to ensure there were no errors, that would be a vast improvement over what is in here. I still think we would prefer the situation where there was not a draft report, because, as Mr. Baggaley said, if the board has done its job properly it has got the facts. Maybe many interested parties will disagree with conclusions and the analyses of the facts. Undoubtedly that will happen, but that is the name of the game.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I can understand your concern with confidentiality and the perception of an independent board, but there is also the fact of the rights of the parties that have been involved. If there is a public

[Traduction]

Nous ne voyons pas vraiment d'inconvénient à ce que le ministre assume cette responsabilité à condition que le Bureau soit véritablement indépendant. Mais d'autre part, si la responsabilité était confiée au ministre de la Justice, cela ne nous inquiéterait pas outre mesure.

M. Angus: Et la façon dont les membres du Bureau sont choisis? Ce matin, on nous a proposé de faire appel à une firme de chasseurs de têtes et de dresser une liste de candidats. Avez-vous pensé à la possibilité d'échapper au système de patronage politique et de trouver un autre système?

M. Baggaley: C'est une idée qui a du mérite mais d'un autre côté, si vous retenez cette technique, pourquoi l'appliquer seulement au Bureau?

M. Angus: Nous sommes nombreux à penser que ce ne serait pas une mauvaise idée. Il faut commencer quelque part.

Le président: Est-ce que vous envisagez de supprimer le projet de rapport destiné au ministre mais de continuer à donner aux parties intéressées la possibilité de donner leur avis sur un projet de rapport, sur certaines lacunes qu'il pourrait contenir, surtout si c'est le ministre qui est responsable du Bureau? Est-ce que vous faites une distinction?

M. McKendry: Ce serait déjà une amélioration, mais pour les raisons que M. Baggaley a données, nous préférons tout de même éliminer ce projet de rapport.

Le président: Vous connaissez la procédure américaine du National Transportation Safety Board qui a plus ou moins servi de modèle dans ce cas particulier? Cette commission américaine doit d'ailleurs venir témoigner devant nous. Si je comprends bien leur système, ils organisent un forum public où toutes les parties présentes ont la possibilité de consulter le projet de rapport et d'en discuter. La commission rédige ensuite son rapport définitif.

M. McKendry: C'est très différent de ce qu'on nous propose ici, puisque seules les parties intéressées recevraient ce projet de rapport confidentiel; c'est très différent.

Si le Bureau organisait des audiences ou une séance publique pour étudier les observations sur son projet de rapport et s'assurer qu'il ne contient pas d'erreurs, ce serait déjà une très grosse amélioration. Cela dit, je crois que nous préférons tout de même qu'il n'y ait pas de projet de rapport car, comme M. Baggaley l'a dit, si le Bureau a fait son travail convenablement, à ce stade, il connaît les faits. Les parties intéressées ne seront pas toujours d'accord avec les conclusions et les analyses de ces faits, c'est certain, mais c'est inévitable.

M. Atkinson (St. Catharines): Je comprends que la notion de confidentialité et l'apparence de l'indépendance du Bureau vous semblent importantes, mais il ne faut pas oublier que les parties en cause ont des droits. S'il s'agit

[Text]

inquiry, obviously they will have representation and they will be able to get their input at that point if it is turned into a public inquiry. But this process, as I understand it, is for fairness to the various members to give them an opportunity to look at the report, make their representations, and have the board be a tribunal between the investigators and the interested parties in order to make their final decision. Perhaps what was suggested in a public forum would be better so that all parties are represented in this final report.

Mr. Baggaley: I can understand why the provision for a draft report is in there. However, the terms of the legislation limit who is considered to be an interested party. It is my understanding that the Canadian Aviation Safety Board has interpreted that in a relatively narrow fashion. If one wanted to look at it more broadly, everyone in Canada is an interested party. We do not need to look any further than the recent grounding off Alaska.

• 1110

I would suggest that the interested party narrowly defined will have an opportunity to make representations upon release of the final report. I certainly would suspect that it would make representations. It could attempt to argue, as I am sure airlines and shippers argue all of the time, that these sets of regulations are too onerous or that it cannot comply with these. That goes on all the time and would continue to go on.

The changes that might be made along the lines of practice of the National Transportation Safety Board, as we have suggested, would be an improvement. Our preferred position would be still to have no draft report.

Mr. Atkinson: I still have some difficulties with the perception of natural justice and for the various interested parties having input. As you well know, the final report comes out and it is all that people will take cognizance of. They can make all the representations they will at that point and there will then be a perception that those are not valid because the final report has already come out from this independent body.

Mr. McKendry: I am not a lawyer, but it seems to me that the perception of natural justice would involve the rights of the public as well. Once one starts providing this report on a confidential basis to only interested parties as defined by the board, where is the natural justice for the public?

Secondly, as I recall, once the report is issued, the Minister of Transport must respond to it. In that process and in that period of time, the interested parties can make representations to the minister about how he or she

[Translation]

d'une enquête publique, de toute évidence, elles auront l'occasion d'intervenir et elles pourront faire valoir leur point de vue dans une arène publique. Mais dans ce cas, il s'agit de donner aux intéressés la possibilité de voir le rapport, de formuler des observations, ce qui n'empêchera pas le Bureau de jouer le rôle d'un tribunal, d'intermédiaire entre les enquêteurs et les parties intéressées, et de prendre une décision. Si tout cela était fait en public, ce serait peut-être préférable, puisque toutes les parties auraient alors la possibilité d'intervenir avant le rapport final.

M. Baggaley: Je comprends la raison d'être de ce projet de rapport mais la loi précise qui peut être considéré partie intéressée. Je crois comprendre que jusqu'à présent le Bureau canadien de la sécurité aérienne a donné à ce terme une interprétation relativement étroite. Si l'on regarde les choses dans une perspective plus vaste, tous les Canadiens sont des parties intéressées. On n'a qu'à songer à l'accident qui s'est produit récemment au large de l'Alaska.

À mon avis, une partie intéressée, au sens strict, aura l'occasion de faire valoir son point de vue lorsque le rapport définitif sera rendu public. Je n'ai aucun doute qu'elle plaidera sa cause. Elle pourrait essayer de faire valoir, comme le font certainement constamment les compagnies aériennes et les transporteurs maritimes, que cette réglementation leur impose un fardeau trop lourd ou qu'ils ne peuvent s'y conformer. Cela se fait constamment et cela continuera de se faire.

Les changements que l'on se propose d'apporter aux pratiques du Bureau canadien de la sécurité aérienne représente à notre avis une amélioration. Cependant, nous préférons tout de même qu'il n'y ait pas de projet de rapport.

M. Atkinson: J'achoppe encore sur la perception de justice naturelle et le fait que les diverses parties intéressées auront leur mot à dire. Comme vous le savez fort bien, lorsque le rapport final sera rendu public, c'est le seul document dont les gens prendront connaissance. À ce stade, les parties intéressées pourront présenter toutes les instances qu'elles voudront, on ne leur accordera guère de crédibilité étant donné que le rapport définitif a déjà été publié par un organisme indépendant.

M. McKendry: Je ne suis pas avocat, mais il me semble que la notion de justice naturelle englobe également les droits du public. Si ce rapport est communiqué confidentiellement aux seules parties intéressées définies par le Bureau, où est la justice naturelle pour le public?

Deuxièmement, si j'ai bonne mémoire, une fois que le rapport est publié, le ministre des Transports est tenu d'y répondre. Au cours de la période de temps prévu pour cette étape du processus, les parties intéressées pourront

[Texte]

should respond to the report. Certainly they have that opportunity as well.

I would presume that if the report of the board has legal problems with it in terms of natural justice and so on, the parties have recourse to the courts as well. We certainly see that with other regulatory bodies where parties do not hesitate to go to court if they believe that the board has acted in an unfair way or in an illegal manner.

Mr. Atkinson: I can agree with that, but of course that is what you are trying to avoid.

Mr. McKendry: We want and we must. The other point Mr. Baggaley made is that we must get these things done in a timely way because we are talking about the safety of the public. To wait a year between the draft and final stages is a very serious matter.

Mr. Atkinson: There is no debate, but of course the interim report is written in here for that specific purpose.

Mr. McKendry: I would assume the interim report is to deal with matters that are clearly urgent. They have gone out, a plane has crashed and they have found there is a flaw in the design of the engine; right away they want to act on it, and they should. There are more long-range concerns or recommendations that do not relate to a defect in the design of the aircraft, for example, but they should be acted upon in a more timely basis than a year, I would think.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I was pleased to hear your remark about, for example, onboard luggage that could aggravate occurrences. I have watched people get on with four or five pieces, then when a number of other people get on, there is no room for all of them to put their coats away, let alone to have one bag. Airlines are not even enforcing their rules about limiting to two pieces of carry-on luggage—every damn one of them I have been on.

Regarding your point in clause 4 about part-time members, would you agree that it would be appropriate that not only the five full-time members of the board but also at least five alternate members be appointed who can be added to or replace other full-time board members, particularly in the areas of the expertise of those five alternates? I sense there is no desire from many witnesses and from the government to have a larger board than five full-time members.

• 1115

Mr. Baggaley: That is potentially a way of addressing the problem. We perceive that five full-time members is insufficient, given the broad mandate of the board to investigate accidents in four different modes of

[Traduction]

exercer des pressions auprès du ministre dans le but d'influencer sa réaction au rapport. C'est assurément une possibilité qui s'offre à elles.

En outre, si le rapport du Bureau pose des problèmes juridiques sur le plan de la justice naturelle, etc., les parties peuvent aussi avoir recours aux tribunaux. Comme on l'a déjà vu, des parties intéressées n'hésitent pas à trainer certains organismes de réglementation devant les tribunaux si elles estiment que ces derniers ont agi de façon injuste ou illégale.

M. Atkinson: Je suis d'accord, mais c'est certainement une chose que l'on tente d'éviter.

M. McKendry: C'est une chose que nous voulons et que nous devons éviter. M. Baggaley a également dit qu'il convenait d'agir assez rapidement étant donné que la sécurité de la population est en jeu. Il serait très grave qu'un an s'écoule entre le rapport préliminaire et le rapport final.

M. Atkinson: C'est incontestable et c'est précisément pour cette raison qu'il est fait mention dans la mesure d'un rapport provisoire.

M. McKendry: Je suppose qu'on rédigerait un rapport provisoire pour régler des problèmes dont l'urgence ne fait aucun doute. Par exemple, si une équipe d'enquêteurs, dépêchée sur les lieux d'un accident, d'avion découvrait une erreur dans la conception du moteur; à ce moment-là, le Bureau voudrait agir rapidement, et avec raison. Il y a certes des recommandations à plus long terme qui ne portent pas sur un défaut de conception de l'aéronef, par exemple, mais qui devraient être appliquées plus rapidement que dans l'espace d'un an.

M. Benjamin: Messieurs, j'ai été ravi de vous entendre dire que les bagages à main pouvaient augmenter les causes d'accident. J'ai vu des gens monter à bord d'un avion avec quatre ou cinq valises de sorte que lorsque les autres passagers arrivaient à leur tour, il ne leur reste plus de place pour ranger leur manteau et encore moins une valise. Pas une seule des compagnies aériennes avec lesquelles j'ai voyagé n'applique ses propres règlements qui limitent les bagages à main à deux sacs ou valises.

À propos de l'article 4 et des membres à temps partiel, ne pensez-vous pas qu'il serait bon qu'outre les cinq membres à temps plein du Bureau, on nomme également cinq remplaçants qui pourraient s'ajouter aux membres à temps plein ou les remplacer particulièrement dans leur domaine de compétence? D'après les observations de nombreux témoins et de représentants du gouvernement, j'ai l'impression qu'on ne souhaite pas que le Bureau se compose de plus de cinq membres à temps plein.

M. Baggaley: C'est une façon de régler le problème. Étant donné que le Bureau a le mandat fort vaste d'enquêter sur les accidents dans quatre modes de transport différents, nous estimons que cinq membres à

[Text]

transportation. Perhaps the use of part-time members might be a way of addressing our concern.

Mr. Benjamin: I do not think part-time is as good as alternate. I would like alternate members as well, because then they can be called in any time. They do not have to be appointed every darn time you want a part-time member.

Mr. Baggaley: Fair enough.

Mr. Benjamin: I am glad to hear that.

On the matter of the draft of the final report going to the minister and others, in the event that the government will not accept what I think is a good recommendation of yours—several other witnesses have also made the same recommendation—as a fall-back position would you agree that in subclause 24.(4), where it says “The Board shall (a) receive representations made pursuant to subsection (2) orally or in writing” it would be helpful if this were added: “and the board shall include all such representations and any action taken, if any, included in the final report”?

That does not mean that you have a guarantee that all the representations on the draft report will get put in, but at least there is a legal statutory requirement that those representations made by the minister or other interested parties have to be included in the final report.

Mr. Baggaley: That is an improvement over the bill as it is written. I think our position would still be that we would prefer not to see a draft report.

I also have some concern about, if nothing else, the physical bulk of what may happen with the final report. Again, we see that as preferable to the legislation as drafted, as we also suggested we saw the comments with respect to the U.S. National Transportation Safety Board procedures preferable to the practice set out in this legislation. Our position is that we would still prefer not to have a draft report. We have a great deal of trouble with the issue of the independence of the board.

Mr. Benjamin: I have one final question. Do you feel that the area of pleasure boating in waters under the federal jurisdiction—i.e., the Seaway-Great Lakes system, the coasts and national parks—should be included in the mandate of the board?

Mr. Baggaley: It is not an issue I have given any thought to at all. Perhaps where I might bring that in is only insofar as it was perceived to be a threat to commercial shipping.

Mr. Benjamin: What about the safety of the public?

Mr. Baggaley: That is not a concern that should be sloughed off lightly. Perhaps in a world of limited resources I am just not sure that is one of the ways I

[Translation]

temps plein, ce n'est pas suffisant. Pour régler ce problème, il serait peut-être bon d'avoir recours à des membres à temps partiel.

M. Benjamin: Je pense que des remplaçants sont préférables à des membres à temps partiel. L'avantage des remplaçants, c'est qu'on peut avoir recours à leurs services à tout moment. Contrairement à des membres à temps partiel, ils n'ont pas besoin d'être nommés chaque fois qu'on a besoin d'eux.

M. Baggaley: C'est juste.

M. Benjamin: Je suis ravi de vous l'entendre dire.

Pour ce qui est de l'ébauche du rapport définitif présenté au ministre et à d'autres partis, si le gouvernement n'acceptait pas ce que j'estime être une recommandation valable de votre part—d'ailleurs plusieurs autres témoins ont fait la même recommandation—en guise de compromis, accepteriez-vous qu'au paragraphe 24.(4), là où l'on dit: «les observations sont présentées soit par écrit soit verbalement, à l'appréciation du Bureau»; il serait bon d'ajouter: «celui-ci est tenu de consigner toutes ces observations et, le cas échéant, les mesures prises, dans son rapport définitif»?

Cela ne garantirait aucunement que toutes les observations portant sur le projet de rapport seraient incluses, mais, à tout le moins, une disposition légale exigerait que les observations du ministre ou d'autres parties intéressées figurent dans le rapport définitif.

M. Baggaley: Cela représente une amélioration par rapport au libellé actuel du projet de loi. Il n'en demeure pas moins que nous préférierions qu'il n'y ait pas de projet de rapport.

C'est peut-être un détail, mais il est à craindre qu'à ce moment-là, le rapport définitif ne soit fort volumineux. Cependant, cela demeure préférable, à nos yeux, aux dispositions actuelles du projet de loi. En outre, nous avons pris connaissance des commentaires selon lesquels la procédure appliquée par le *U.S. National Transportation Safety Board* serait préférable à la pratique énoncée dans la mesure. Nous continuons d'affirmer qu'il vaudrait mieux ne pas avoir de projet de rapport. La question de l'indépendance du Bureau nous préoccupe énormément.

M. Benjamin: J'ai une dernière question. Pensez-vous que le mandat du Bureau devrait englober la navigation de plaisance dans les eaux relevant de la compétence fédérale, soit la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands-lacs, les côtes et les parcs nationaux?

M. Baggaley: Je n'ai jamais réfléchi à cette question. Je concevrais que le Bureau s'y intéresse uniquement si la navigation de plaisance est perçue comme une menace à la navigation commerciale.

M. Benjamin: Qu'en est-il de la sécurité du public?

M. Baggaley: Ce n'est évidemment pas une préoccupation que l'on peut prendre à la légère. Cependant, comme nous disposons de ressources limitées,

[Texte]

would extend the mandate of the board. I would rather see the board pushed in other directions, in all fairness.

Mr. Benjamin: That is my final question, Mr. Chairman, but I have a quick point of order. I neglected to ask the same question when Mr. Hall from the Canadian Shipowners Association was here. So I asked him and he is agreeable if on a point of order I tell you his reply. He submits, on behalf of their association, that pleasure boating in waters under federal jurisdiction should be included in the jurisdiction of the board.

The Chairman: You had the point of order. That answer, vicariously through your throat from Mr. Hall, who is still standing there, is a little stronger than the answer you got from Mr. Baggaley.

Mr. Benjamin: Right.

The Chairman: You are not trying to say they are both the same.

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: So we have Mr. Baggaley's answer and Mr. Hall's echo.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Benjamin is the new spokesperson for the Canadian Shipowners Association.

The Chairman: I was just going to comment on that elevated status of Mr. Benjamin.

• 1120

An hon. member: We have to take over CP Rail.

Mr. Keyes: I have a quick question along the lines of the public inquiry. I was a little confused regarding your position on the public inquiry process. Can I have it again?

Mr. Baggaley: I will try to be a little clearer. We like clause 21. We like the provision that allows the board to appoint a person or persons to conduct a public inquiry. We see that as one of the ways in which the board will be able to get at the reference to occurrences as conditions or situations, so they could hold a public inquiry into an ongoing situation or a condition that, if left unattended, could lead to an accident.

We have a minor problem with the qualifying phrase "in the course of an investigation of a transportation occurrence", because we see that as a qualification that is unnecessary and could lead to troublesome issues such as when the public inquiry could be called. What is "in the course of"? Does it have to be between the date it commences and the date of the issue of the final report? Could they hold it afterwards? Those are the kinds of questions. But that is a relatively minor point. We like the provision. We are very happy to see it in there.

[Traduction]

je ne pense pas que j'élargirais le mandat du Bureau à ce secteur. Pour être honnête, je préférerais que le Bureau s'oriente dans d'autres directions.

M. Benjamin: C'est ma dernière question, monsieur le président, mais je voudrais invoquer brièvement le règlement. J'ai omis de poser la même question à M. Hall, de l'Association des armateurs canadiens. Je la lui ai donc posée et il est d'accord pour que je vous fasse part de sa réponse dans le contexte d'un rappel au règlement. Au nom de son association, il estime que le mandat du Bureau devrait englober la navigation de plaisance dans les eaux relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

Le président: Vous avez déjà fait usage de votre rappel au règlement. La réponse de M. Hall, que vous nous avez transmise en sa présence est un peu plus catégorique que celle que vous avez obtenue de M. Baggaley.

M. Benjamin: C'est exact.

Le président: Vous n'essayez pas de dire qu'elles vont toutes deux dans le même sens.

M. Benjamin: Non.

Le président: Donc, nous avons la réponse de M. Baggaley et l'écho de M. Hall.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): M. Benjamin est le nouveau porte-parole de l'Association des armateurs canadiens.

Le président: J'allais justement féliciter M. Benjamin de cette promotion.

Une voix: Il faut que nous prenions le contrôle du CP.

M. Keyes: J'ai une brève question au sujet de l'enquête publique. Je n'ai pas très bien compris votre position à cet égard. Pourriez-vous l'énoncer de nouveau?

M. Baggaley: Je vais tenter d'être un peu plus clair. Nous sommes satisfaits de l'article 21. Nous appuyons la disposition qui permet au Bureau de nommer une ou des personnes en vue de mener une enquête publique. Nous considérons que c'est l'un des moyens qui permettra au Bureau de se pencher sur le risque d'accidents que posent certaines conditions ou situations. Ainsi, le Bureau pourra faire une enquête publique sur des situations ou des conditions qui, laissées sans surveillance, pourraient provoquer un accident.

Nous ne prison guère le membre de phrase dans «le cours d'une enquête» parce qu'à notre avis il s'agit d'une précision inutile qui risque de poser des problèmes quant au moment où on peut lancer une enquête publique. Que signifie «dans le cours de»? Est-ce que ça signifie qu'elle doit se dérouler entre la date d'ouverture et la date de publication du rapport définitif? Pourrait-on faire enquête après? Voilà le genre de question qui risque de se poser. Mais c'est un problème relativement mineur. Dans son ensemble, nous sommes satisfaits de ces dispositions.

[Text]

Mr. Keyes: You are aware of clause 8 as well, though, are you? I question whether it may undermine clause 21 when it looks at the duties of the members and specifically outlines the responsibilities regarding making policy or conducting business. Have you considered any of that?

Mr. Baggaley: We gave considerable thought to clause 8, and quite frankly we have a concern specifically with paragraph (b): "may establish policies respecting the classes of". We have a concern that the board might use that power to establish policies in too limited a fashion.

Quite frankly, we discussed this concern and we hope it can be dealt with by the board's taking an aggressive position with respect to its mandate. It would be unfortunate in our view if, as a result of that, the board perceived its role in too narrow a fashion. We are quite willing to listen to any suggestions you or anyone else might make that would deal with our concern. Yes, we did take a look at clause 8 and were a little concerned about the fact that it might be used in such a way as to limit the power given to them under clause 21.

Mr. Malone: Mr. Chairman, perhaps my question has been somewhat answered by answers to Mr. Benjamin, but let me ask a question on a narrow point. When you say you want the report to come out quickly, I can understand that. But I see that as being incongruous with the request that we also have a larger board. You are suggesting rather that there is too much influence if there is one person per mode when that is the mode that is being investigated. Therefore, there would have to be at least two persons per mode. That would probably give you a committee of nine, and it comes down to the old question: can *Hamlet* be written by a committee?

If you are looking for a committee as a decision-making body, surely there is a size beyond which the process of decision-making becomes confused and less focused simply by the sheer size of the decision-making body. I hear what you are saying on the one hand. It seems to me that if you are going to get to a board of nine your request to have a fast report will be thwarted rather than assisted, and I think the focus and the sharpness of your final report are more likely, by the very nature of the number of interventions into the process by a large board, to be more confused.

• 1125

Mr. Baggaley: One has to strike a balance. At one extreme, when you have a committee of one, it is very easy to reach agreement. You can make decisions very quickly. On the other hand, the decision that is reached may not be the most appropriate conclusion, may not be the most appropriate decision. So you have to start to balance between that extreme and bringing in as much expertise as you can. I do not think we necessarily suggested a board of nine members.

[Translation]

M. Keyes: Vous êtes au fait de la teneur de l'article 8 également, n'est-ce pas? Je me demande s'il ne risque de miner l'article 21 étant donné qu'il précise les attributions des membres ainsi que les responsabilités relatives à la tenue des réunions du Bureau et à l'établissement des politiques. Avez-vous envisagé cela?

M. Baggaley: Nous avons beaucoup réfléchi à l'article 8 et, en toute franchise, c'est l'alinéa b) «établir des politiques en ce qui concerne les catégories d'accident» qui nous inquiète plus précisément. Nous craignons que le Bureau n'invoque ce pouvoir pour établir des politiques d'une portée trop limitée.

Pour être franc, nous avons discuté de cette éventualité et nous espérons que le Bureau évitera cet écueil en s'acquittant de son mandat de façon dynamique. À notre avis, il serait dommage qu'en raison de cette disposition, le Bureau se croie doté d'un rôle trop limité. Nous sommes tout à fait ouverts aux suggestions que vous-même ou quiconque voudrait faire pour apaiser nos craintes. Nous avons effectivement examiné l'article 8 et nous craignons qu'on y ait recours afin de limiter le pouvoir accordé au Bureau en vertu de l'article 21.

M. Malone: Monsieur le président, on a quelque peu répondu à ma question en répondant à M. Benjamin, mais je voudrais aborder un point précis. Je comprends fort bien que vous souhaitiez que le rapport soit rendu public rapidement. Cependant, cela me semble en contradiction avec votre requête pour que le Bureau se compose de nombreux membres. Vous laissez entendre que lorsqu'un mode de transport en particulier fait l'objet d'une enquête, cela confère trop d'influence à la personne chargée de ce secteur. En conséquence, vous souhaiteriez voir au moins deux personnes par mode de transport, ce qui nous donnerait un comité de neuf membres. Or, cela suscite la même vieille question: «Est-il possible pour un comité d'écrire un chef-d'oeuvre?»

Pour qu'un comité puisse être un organisme décisionnel, il doit demeurer de dimension réduite. En effet il arrive un moment où l'ampleur-même de l'organisme décisionnel entrave le processus de prise de décision. Je comprends votre argument. Cependant, il me semble qu'avec un Bureau composé de neuf membres, vous avez moins de chance qu'un rapport soit produit rapidement. Je pense en outre qu'en raison du nombre des interventions auxquelles donnerait lieu un Bureau élargi, il est possible que la substance du rapport définitif soit diluée.

M. Baggaley: Il faut trouver un équilibre. À l'extrême, si l'on a un comité d'une seule personne, il est très difficile de s'entendre. On peut prendre des décisions très rapidement. Par contre, la décision qui est prise risque de ne pas être la meilleure. Il faut donc établir un équilibre entre cet extrême et la participation du plus grand nombre d'experts possible. Nous ne proposons pas nécessairement un Bureau composé de neuf membres.

[Texte]

Mr. Malone: You would have to have nine if you are going to have an odd number on the board and if you are going to have two persons per mode. I heard in your testimony earlier one person per mode was not enough. That means two.

Mr. Baggaley: It is not entirely clear to us that there are not people out there who are knowledgeable in more than one area. Perhaps there are not. But to the extent that there may be, that perhaps suggests you might have a board of seven. Certainly the question and suggestion made by Mr. Benjamin may have some merit. It may be a way of dealing with that. But I quite agree, it is a matter of striking a balance; and we have our views on where to strike that balance.

Mr. Comuzzi: Throughout the bill there are several references to confidentiality. I am wondering if in your review of this proposed legislation you have put your mind to those clauses.

Mr. Baggaley: I suppose the two areas where we talk about it the most are the two areas we have addressed, on the draft report and the interim report. The clauses where I believe confidentiality is addressed are on privileged on-board recorders. Quite honestly, that is not an issue we gave any great thought to.

The Chairman: Just on one point we have spent some time on in this public inquiry, do you not think with your suggested change to clause 21 to remove the occurrence you are potentially going to have conflict or competition between the board and the Department of Transport, which can have those types of inquiries—i.e., Dubin and other people like that, as well as the parliamentary committee?

Mr. Baggaley: Dubin I believe was eight years ago now. It is our view that the situation is now such that we need to have a public inquiry, whether there is another Dubin or the board does it—a new accident investigation board. We are not terribly concerned about that. We would certainly be happy if this committee, with the aid of perhaps research expertise, were to investigate the adequacy of air traffic control or to look at the whole issue of management pressure with small airlines. We would welcome that. But there are certain issues such as this that we feel have to be investigated at some level.

The Chairman: Thank you very much for coming, Mr. McKendry and Mr. Baggaley, and for giving your evidence verbally to amplify on some of the concerns you have about the bill. Thank you very much for adding that dimension to our deliberations.

[Traduction]

M. Malone: On arrive forcément à neuf si l'on a un nombre impair de membres et qu'on veut deux personnes par mode de transport. Dans votre témoignage, tout à l'heure, vous avez dit qu'il n'était pas suffisant d'avoir une seule personne par mode de transport. Cela veut dire deux.

M. Baggaley: Nous ne sommes pas trop certains s'il existe des gens qui sont compétents dans plus d'un domaine. Il n'y en a peut-être pas. Mais dans la mesure où il est possible qu'il y en ait, on pourrait avoir un Bureau de sept membres. La question et la suggestion de M. Benjamin sont certes valables. Ce serait une façon de régler le problème. Mais je conviens avec vous qu'il s'agit d'une question d'équilibre et nous avons une opinion sur la façon d'établir cet équilibre.

M. Comuzzi: À maintes reprises, dans le projet de loi, on fait allusion à l'interdiction de communiquer certains documents. Je me demande si dans votre étude de la mesure proposée, vous vous êtes penchés sur les articles en question.

M. Baggaley: Les deux articles où l'on en parle davantage sont ceux dont nous avons déjà parlé, soit les articles relatifs au projet de rapport et au rapport provisoire. On parle ailleurs de la protection des enregistrements de bord et, en toute franchise, ce n'est pas une question à laquelle nous avons beaucoup réfléchi.

Le président: Je voudrais revenir sur un point auquel nous avons déjà consacré un certain temps. À propos de l'enquête publique, ne pensez-vous pas que le changement que vous proposez d'apporter à l'article 21, soit la suppression de l'expression «dans le cours d'une enquête» ne risque pas de susciter des conflits ou une concurrence entre le Bureau et le ministère des Transports qui est habilité à mener ce genre d'enquêtes? Je songe à l'enquête Dubin et à d'autres encore ainsi qu'au comité parlementaire.

M. Baggaley: Je pense que l'enquête Dubin remonte à huit ans. À notre avis, la situation actuelle exige la tenue d'une enquête publique. Peu importe que ce soit une enquête du type Dubin ou une enquête dont se chargerait un nouveau Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport. Cela ne nous importe guère. Nous serions certainement ravis que le comité, en collaboration avec des experts, fasse enquête sur les services de contrôle du trafic aérien ou se penche sur toute la question des pressions qu'exercent les directions des petites compagnies aériennes. Nous en serions ravis. Cependant, il y a certains problèmes, comme celui qui nous préoccupe, qui doivent faire l'objet d'une enquête à un niveau quelconque.

Le président: Messieurs McKendry et Baggaley, je vous remercie tout deux d'être venus témoigner et d'avoir précisé verbalement certaines des préoccupations que vous avez au sujet du projet de loi. Je vous remercie d'avoir ajouté cette nouvelle perspective à nos délibérations.

[Text]

Now I will call the third and last witnesses for the morning, the Canadian Merchant Service Guild, Captain Maury Sjoquist and Mr. Dempsey. We have your brief, which has been circulated to members. So with no further ado, would you like just to highlight your brief.

• 1130

Captain Maury Sjoquist (Executive President, Canadian Merchant Service Guild): The brief is short. Somebody, maybe yourself, commented originally about the committee liking short briefs. Well, you have one, and in that respect I will read it. It lays out everything we think on this.

With me is Lawrence Dempsey, who is the national secretary-treasurer of the guild.

The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an act of Parliament on June 6, 1919, essentially to unite fraternally Canadian seamen and also to provide those seamen, as well as their dependants, with some insurance protection. On November 18, 1980, this act was amended and passed by Parliament as Bill S-12, which is the present act of incorporation and constitution of the Canadian Merchant Service Guild. The present-day objects of the guild are to promote the social, economic, cultural, educational, and material interests of ship's masters, chief engineers, officers, and marine pilots. The guild represents approximately 5,000 members, comprised of masters, mates, pilots, and engineers in all sectors of the Canadian shipping industry, including federal government ship's officers.

The general position of the guild on this bill is, subject to the exceptions we will set out, as follows: the guild supports Bill C-2 as legislation that is extremely necessary and long overdue.

The guild, as a benefit of membership, provides legal defence to all members who are involved in a marine mishap, as well as resulting hearings and court action, including civil action. We have, for the past several years, been very concerned about the time delays, expense, and potential conflict of interest involved with the present system of marine casualty and accident investigation. Such a system can unfairly put our members' certificates and careers in jeopardy and often does nothing to enhance transportation safety.

We were extremely pleased in the summer of 1983 when the Minister of Transport appointed Mr. Bernard Deschênes, Q.C., to carry out an independent study of marine casualty investigations. Subsequently the guild had extensive consultation with Mr. Deschênes, who produced his completed study in 1984. We were in agreement with the majority of Mr. Deschênes's recommendations. However, from the commencement of the study we had

[Translation]

J'invite maintenant les derniers témoins pour ce matin, les capitaines Maury Sjoquist et M. Dempsey, de la Guilde de la marine marchande du Canada. Nous avons reçu votre mémoire et une copie en a été distribuée aux membres. Sans plus attendre, pourriez-vous relever les faits saillants de votre mémoire.

Le capitaine Maury Sjoquist (président exécutif, Guilde de la marine marchande du Canada): Notre mémoire est court. Au début, quelqu'un, peut-être vous-même, a dit que le Comité aimait bien les mémoires courts. Et bien, en voici un et, puisque c'est le cas, je vais le lire. Il énoncé intégralement notre position à ce sujet.

Je suis accompagné de M. Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier exécutif de la Guilde.

La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée à l'origine par une loi du Parlement le 6 juin 1919. Essentiellement, son mandat était d'unir fraternellement les marins du Canada et de leur fournir, ainsi qu'à leurs personnes à charge, une certaine protection sous forme d'assurance. Le 18 novembre 1980, cette loi a été modifiée par le projet de loi S-12 adopté par le Parlement, qui constitue la loi actuelle d'incorporation et de constitution de la Guilde de la marine marchande du Canada. La mission de la Guilde est de promouvoir les intérêts sociaux, économiques, culturels, éducatifs, matériels des capitaines, des chefs mécaniciens, des officiers et des pilotes. La Guilde représente approximativement 5,000 membres, dont des capitaines, des seconds, des pilotes et des mécaniciens de tous les secteurs de l'industrie de la marine marchande du Canada, y compris les officiers des bateaux du gouvernement fédéral.

Sous réserve des exceptions que nous énoncerons, la position générale de la Guilde au sujet du bill est la suivante: la Guilde appuie le projet de loi C-2, qu'elle considère comme une mesure attendue depuis longtemps et extrêmement nécessaire.

La Guilde offre à tous ces membres impliqués dans des accidents les services d'avocats de la défense et finance les audiences et les procédures judiciaires y compris les poursuites civiles qui peuvent en découler. Depuis plusieurs années, nous nous préoccuons énormément des délais, des dépenses et des risques de conflit d'intérêt associés à l'actuel système d'enquête sur les accidents et les victimes d'accidents maritimes. Ce système peut injustement compromettre la certification et la carrière de nos membres et, bien souvent, ne fait rien pour améliorer la sécurité du transport.

C'est donc avec un vif plaisir qu'à l'été de 1983, nous avons appris que le ministre des transports avait chargé M. Bernard Deschênes, c.p., d'entreprendre une étude indépendante des enquêtes sur les accidents maritimes. Par la suite, la Guilde a eu de sérieuses consultations avec M. Deschênes qui a terminé son rapport en 1984. Nous étions d'accord avec la majorité des recommandations de M. Deschênes. Cependant, dès le début de cette étude

[Texte]

expressed misgivings as to the danger of only creating a further stratum of investigation, subsequently defeating our major objective, which is that of limiting legal costs, elimination of the conflict of interest within transport, and creating overall a more independent and equitable system of marine casualty investigation.

The proposed legislation, Bill C-2, has adopted a considerable amount of Mr. Deschênes's recommendations. However, we are still uncertain as to whether or not the original goals have all been achieved. We are still concerned that ship's officers may face two levels of inquiry simultaneously; i.e., the Transportation Accident Investigation Board and the Coast Guard as per the Canada Shipping Act. Marine pilots may face three levels of inquiry simultaneously because of additionally being subject to the investigation of the Pilotage Authorities under the Pilotage Act.

We originally preferred a board for each mode of transportation, but in view of this bill our concern now is with the quality of the proposed board and the very necessary administration and investigative expertise structured under the board to deal with the marine casualty investigation. In this vein, we do not think it is necessary for the five board members to have practical, on-hand expertise of all the modes of transportation. Realistically, five individuals with such experience do not exist. The board must, however, be full-time members with the necessary background and knowledge of transportation to be able to analyse, decide, and make recommendations based upon the information provided to them by an investigative body of practical experts. Such investigators should only investigate occurrences in the mode they have expertise in. The concept of having a director of accident investigation of each mode with a staff of investigators is one we agree with and should ensure this necessary aspect of the system.

[Traduction]

nous avons exprimé des appréhensions. En effet, nous craignons que l'on se borne à créer un autre palier d'enquête, ce qui irait à l'encontre de notre objectif principal soit limiter les frais juridiques, supprimer les conflits d'intérêts au sein du secteur des Transports et créer un mécanisme d'enquête sur les accidents maritimes plus indépendants et plus équitables.

La mesure proposée, le projet de loi C-2, a repris un grand nombre des recommandations de M. Deschênes. Cependant, nous ne sommes pas encore convaincus que les objectifs ont tous été réalisés. Nous craignons encore que les officiers soient soumis simultanément à deux paliers d'enquête, soit l'enquête du Bureau d'enquête sur les accidents de transport et celle de la Garde côtière, conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada. Les pilotes de la marine marchande peuvent même être assujettis simultanément à trois paliers d'enquête parce qu'en outre, ils relèvent des Administrations de pilotage en vertu de la Loi sur le pilotage.

À l'origine, nous aurions préféré un bureau pour chaque mode de transport, mais compte tenu de la teneur du projet de loi actuel, nous nous préoccupons maintenant davantage de la qualité du bureau proposé et des compétences essentielles dont il devra disposer sur le plan de l'administration et de la recherche afin de pouvoir mener des enquêtes sur les accidents maritimes. À cet égard, nous ne jugeons pas nécessaire que les cinq membres du Bureau possèdent une expérience pratique de tous les modes de transport. En réalité, il était possible de trouver cinq personnes ayant ce genre d'expérience. Cependant, le Bureau doit être composé de membres à temps plein dans le secteur des transports, les antécédents et les connaissances nécessaires pour être en mesure d'analyser, de prendre des décisions et de faire des recommandations fondées sur l'information que leur fourniront une équipe d'enquêteurs spécialistes. Pour leur part, ces enquêteurs devraient uniquement faire enquête sur des accidents survenus dans le secteur de leurs compétences. Nous appuyons l'idée d'avoir un directeur des enquêtes sur les accidents épaulées par une équipe d'enquêteurs pour chaque mode de transport. Cela devrait répondre aux exigences fondamentales du système.

• 1135

I will outline our specific areas of concern here. The definition of "marine occurrence" should be amended so as to clearly indicate that such an occurrence includes serious accidents to people, whether they be passenger or crew. It could cover accidents to people in (a), but the language is not specific enough. The term, "operation of a ship", should be clarified, for example, to include while it is tied to a wharf and to include all activities of a crew or passengers while on board a ship.

Je vais préciser les aspects qui nous préoccupent à cet égard. Il faudrait modifier la définition de l'expression «accident maritime» afin de préciser clairement qu'un tel accident comporte des conséquences graves pour des personnes, passagers ou membres de l'équipage. La première de la définition pourrait s'appliquer à des personnes, mais la formulation n'est pas suffisamment précise. L'expression «utilisation d'un navire» devrait être précisée davantage, par exemple, afin de s'appliquer à un navire qui est amarré à quai et à toutes les activités des membres d'équipages ou des passagers pendant toute la durée de leur présence à bord.

[Text]

The provisions for the Transportation Accident Investigation Board in clause 4 appear appropriate. It is essential that a multi-modal board have a chairman with strong powers with five full-time members. I did not go into it in any detail, but we have sympathy and are in agreement with what Norman Hall said in this regard as far as assuring at least a marine expert on it.

We are in full agreement with clause 7 regarding the objective of the board, and we would be concerned only if it is amended. This clause is essential to the integrity of the board and to secure the very necessary impartiality of the investigation. We are in total support and must emphasize the importance of subclauses 7.(2), (3), and (4) to our membership.

Subclauses 13.(2) and 13.(3) address the minister being responsible to report the annual audit and annual report to Parliament. We propose that such a responsibility for reporting should not be with the Minister of Transport but with the President of the Privy Council. It is our belief to avoid even the slightest possibility of conflict of interest the minister responsible for all modes of transportation, which, of course, in our industry includes the Coast Guard, should not be responsible for this board.

Subclause 15.(1) regarding co-ordination of investigations and remedial actions, and subclause 15.(2) regarding conflicting interests, appear to cover our concerns about parallel inquiries by the board and under the jurisdiction of the Minister of Transport. However we feel it is necessary to place additional language in this clause to limit the possibility of a parallel and conflicting investigation. The reasons for this are outlined later in this brief under our discussions on clauses 53, 54, 55, and 56.

Clause 17 regarding agreements appears acceptable and necessary, but it must be stressed that this clause puts an onus on the board only to make reasonable efforts to enter into such agreements, which may or may not be reached.

On clause 25, regarding the interim report, we do not agree that the board should be required to provide an interim report to a minister based solely on a minister having a direct interest in the subject-matter of the investigation. We believe that such a right could severely infringe on the essential impartiality and independence of the board.

We suggest that the minister should have the right to an interim report based upon the criteria of paragraph 25.(1)(b), and paragraph 25.(1)(a) should be rewritten accordingly. This then would enable the minister to obtain an interim report on the progress and findings of

[Translation]

Les dispositions sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, à l'article 4, semblent adéquates. Il est essentiel qu'un bureau dont le champ d'enquête s'étend à tous les moyens de transport soit formé d'un président doté de pouvoirs étendus et de cinq membres à plein temps. Je ne suis pas allé au fond des choses, mais nous sommes généralement d'accord avec ce qu'a dit à ce sujet Norman Hall pour ce qui est de la présence d'un spécialiste du secteur maritime parmi les membres du Bureau.

Nous sommes entièrement d'accord avec l'article 7, qui traite de la mission du Bureau, et nous nous inquiétons seulement de la possibilité qu'on y apporte des modifications. Cet article est essentiel pour assurer l'intégrité du Bureau et pour garantir l'impartialité des enquêtes qui est absolument Nécessaire. Nous souscrivons sans réserve aux paragraphes (2), (3) et (4) de l'article 7, et nous insistons sur l'importance de ces dispositions aux yeux de nos membres.

Les paragraphes (2) et (3) de l'article 13 stipulent que le ministre doit déposer au Parlement la vérification annuelle et le rapport annuel du Bureau. Nous proposons que cette responsabilité à l'égard des rapports ne soit pas attribuée au ministre des Transports, mais bien au Président du Conseil privé. Nous avons la conviction que pour éviter toute possibilité de conflit d'intérêts, le ministre responsable de tous les moyens de transport, qui comprennent naturellement la Garde côtière, ne devrait pas avoir la responsabilité de ce Bureau.

Le paragraphe (1) de l'article 15, qui traite de la co-ordination des enquêtes et des mesures correctives, ainsi que le paragraphe (2) du même article, concernant les conflits d'intérêts, semblent répondre à nos préoccupations quant à des enquêtes parallèles effectuées par le Bureau et par des enquêteurs relevant du ministre des Transports. Nous estimons cependant qu'il est nécessaire de préciser davantage cet article afin d'éviter toute possibilité d'enquêtes parallèles et conflictuelles. Nous en donnons les raisons ci-dessous, dans la partie du présent mémoire qui traite des articles 53, 54, 55 et 56.

L'article 17, concernant les ententes, semble acceptable et nécessaire, mais il faut préciser que cet article oblige seulement le Bureau à prendre les mesures nécessaires pour conclure de telles ententes, lesquelles ne seront pas nécessairement conclues.

À l'article 25, qui traite du rapport provisoire, nous ne sommes pas d'accord avec le fait que le Bureau soit tenu de transmettre un rapport provisoire à un ministre pour la seule et unique raison que ce ministre dirige un ministère qui est directement intéressé par l'objet de l'enquête. Nous croyons qu'un tel droit pourrait nuire sérieusement à l'impartialité et à l'indépendance du Bureau, qui sont essentielles.

Nous proposons que le ministre ait le droit de demander un rapport provisoire en se fondant sur les critères énoncés dans la deuxième phrase du paragraphe (1) de l'article 25, et que la première phrase de cet article soit reformulée en conséquence. Ainsi, un ministre

[Texte]

the investigation where the transportation occurrence involved a fatality and significant progress had been made in the board's investigation.

We agree with clause 28 regarding privilege, but propose that the vessel traffic service tapes be added to this clause. This system is the subject of newly-promulgated Coast Guard regulations, and any VTS recordings pertinent to a marine occurrence must have the same degree of protection as given to on-board recordings under the act. It is our strong contention that the only purpose of VTS is as an aid to enhance safe navigation.

We are extremely concerned that failure to provide the necessary protection of privileged VTS recordings in this legislation could result in such recordings being used for other purposes, thus hampering the objective of an independent and impartial investigation by the board. We propose that paragraphs 28.(1)(a), (2), (3), (4), (5), (6) and (7) be rewritten so that in every case it refers to on-board recordings and VTS recordings.

We are in agreement with subclause 30.(7), but propose that the provision to allow a statement to be used against a person in civil proceedings should be eliminated. We are strongly opposed to the use of statements against a person in any legal or other proceeding and to exempt civil proceedings from this prohibition could have a severe effect on the thoroughness and candidness of the statements. This is of major concern to the guild. If statements can be used in civil proceedings, individuals may well feel obliged to have legal representatives present prior to making any statement. We propose that paragraph 30.(7)(c) be deleted.

Clauses 53, 54, 55, and 56, on the Canada Shipping Act, are of vital concern to the guild, as they amend certain sections of the Canada Shipping Act so as not to be in conflict with the Transportation Accident Investigation Board Act, which supercedes it. We are in agreement with these clauses in principle, as it is obviously necessary where there is a conflict. However, it would appear that these amendments are too general and do not provide sufficient limitations in the matter of our greatest concern, and that is the possibility of parallel inquiry of a marine mishap authorized by the Minister of Transport. It is precisely this potential for double jeopardy that our members often endure within the present system of casualty investigation which we feel must be reduced as much as possible within this bill.

[Traduction]

pourrait obtenir un rapport provisoire pour savoir où en est une enquête seulement dans le cas d'un accident de transport où il y a eu perte de vies et lorsque le Bureau a fait des progrès notables dans son enquête.

Nous sommes d'accord avec l'article 28, qui porte sur les renseignements protégés, mais nous proposons que cette disposition s'applique également aux enregistrements du service de trafic marchandises. Ce système fait l'objet d'un nouveau règlement de la Garde côtière qui vient d'être promulgué et tout enregistrement du STM qui est pertinent à un accident maritime doit avoir le même degré de protection qui est accordé par la loi aux enregistrements de bord. Nous soutenons que le STM sert exclusivement d'aide à la navigation afin d'accroître la sécurité.

Le fait que cette mesure législative n'accorde pas la protection nécessaire aux enregistrements confidentiels du STM nous inquiète énormément; à cause de cette omission, ces enregistrements pourraient être utilisés à d'autres fins, ce qui empêcherait d'atteindre l'objectif d'une enquête indépendante et impartiale du Bureau. Nous proposons de reformuler les paragraphes (1) à (7) de l'article 28 de manière à préciser partout que les dispositions s'appliquent aux enregistrements de bord et aux enregistrements du STM.

Nous sommes d'accord avec le paragraphe (7) de l'article 30, mais nous proposons d'éliminer la disposition permettant de faire usage des déclarations contre leur auteur dans une procédure judiciaire ou civile. Nous sommes absolument contre l'utilisation de déclarations contre leur auteur dans toute procédure judiciaire ou autre; le fait d'exempter de cette interdiction les poursuites au civil pourrait nuire grandement à la franchise et à l'exactitude des déclarations. La Guilde s'inquiète grandement à ce sujet. Si l'on permet que des déclarations puissent être utilisées contre leur auteur dans des poursuites au civil, les gens pourraient bien se sentir obligés d'insister sur la présence d'un conseiller juridique avant de faire la moindre déclaration. Nous proposons par ailleurs de substituer l'alinéa c), dans la version anglaise du paragraphe (7) de l'article 30.

• 1140

Les articles 53, 54, 55, et 56, qui traitent de la Loi sur la marine marchande du Canada, sont d'une importance vitale pour la Guilde puisqu'ils apportent des modifications à certains articles de la Loi sur la marine marchande du Canada de manière à éviter tout conflit avec la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, qui la remplace. Nous sommes d'accord avec ces articles en principe, étant donné qu'ils sont manifestement nécessaires pour éviter tout conflit. Il semble toutefois que les modifications apportées sont trop générales et n'apportent pas de restrictions suffisamment précises eut égard à ce qui nous intéresse au plus haut point, à savoir la possibilité d'une enquête parallèle sur un incident maritime autorisé par le ministre des transports. Dans le système actuel d'enquêtes sur les

[Text]

In most cases our concern is with the possibility of the Canadian Coast Guard initiating a parallel investigation into a shipping mishap. We note that the proposed amendments of the Canada Shipping Act continue to allow the Minister of Transport this right in clauses 54, 55 and 56, but subject to the Transportation Accident Investigation Board Act.

We understand the need for a Coast Guard investigation of marine occurrences in situations that require an immediate investigation—i.e., vessels structurally not complying with Canadian Ship Safety Regulations wherein the continued operation of a vessel could jeopardize safety. In the same vein, an immediate investigation by coastguard of a marine occurrence in respect to discipline could be necessary in situations involving serious violation of marine regulations.

It is our proposal that if the broad terminology “subject to the Transportation Accident Investigation Board Act” is to be used in amending the Canada Shipping Act, additional language must be placed in this bill to more precisely specify the criteria under which parallel investigations of a marine occurrence ordered by the minister are allowed.

Similarly, we propose that section 27 of the Pilotage Act be amended, adding “subject to the Transportation Accident Investigation Board Act”. This section of the Pilotage Act deals with the right of the chairman of a pilotage authority to take disciplinary action including investigations and hearings if necessary.

In summation, we wish to again stress that Bill C-2 is essential in concept and long overdue. Our only problems with the bill are with the clauses we have outlined. We would also propose that the title of the board include the word “safety”. Increased safety of transportation is the ultimate objective as clearly stated in clause 7 of the object of the board. It is our suggestion that the board be renamed the National Transportation Accident Investigation Safety Board. This legislation must create an independent board that will provide efficient and less costly investigations and contain safeguards to protect the rights of parties involved in future disciplinary and civil actions that might arise as a result of the occurrence.

Most of all, in so doing, the legislation must ensure that the public interest in transportation safety, which is enormous, is enhanced through the investigation of transportation accidents. Recent accidents in all modes of

[Translation]

accidents, nos membres sont fréquemment victimes d'une double incrimination, et c'est précisément cette possibilité qu'il faut à notre avis atténuer autant que possible par cette mesure.

Dans la plupart des cas, ce qui nous inquiète, c'est la possibilité que la Garde côtière canadienne effectue parallèlement une enquête sur un accident maritime. Nous remarquons qu'au terme des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada proposée aux articles 54, 55 et 56, le ministre des Transports conserverait ce droit, mais sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport.

Nous comprenons le besoin d'une enquête de la Garde côtière sur les accidents maritimes lorsque la situation exige une enquête immédiate, par exemple dans le cas de navires qui ne sont pas conformes aux règlements canadiens sur la sécurité des navires et dont la poursuite de l'exploitation pourrait menacer la sécurité. Dans la même veine, il pourrait être nécessaire pour la Garde côtière d'entreprendre immédiatement une enquête disciplinaire au sujet d'un accident maritime lorsqu'il y a eu violation flagrante des règlements maritimes.

L'expression «sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport» est utilisée à chaque fois que l'on modifie la Loi sur la marine marchande du Canada; cette expression est vague et nous proposons de préciser d'avantage dans la mesure législative les critères au terme desquels le ministre pourrait ordonner une enquête parallèle sur un accident maritime.

De même, nous proposons de modifier l'article 27 de la Loi sur le pilotage en y ajoutant les mots «sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport». Cet article de la Loi sur le pilotage traite du droit du président d'une administration de pilotage de prendre des mesures disciplinaires et d'effectuer des enquêtes et de tenir des audiences au besoin.

En résumé, nous réitérons que le concept proposé dans le projet de loi C-2 est essentiel et se faisait attendre depuis longtemps. Nos seules objections au projet de loi concernent les articles que nous avons énumérés ci-dessus. Nous proposons également d'inclure le mot «sécurité» dans le nom du bureau. L'objectif ultime est d'accroître la sécurité des transports, comme il est précisé à l'article 7 au sujet de la mission du Bureau. Nous proposons de rebaptiser l'organisme qui deviendrait le Bureau national d'enquête sur les accidents de transport et de sécurité des transports. Il faut, par cette mesure législative, créer un bureau indépendant qui effectuera des enquêtes à moindre coût et de façon plus efficace et qui offrira des garanties en vue de protéger les droits des parties intéressées si des mesures disciplinaires sont prises ou des poursuites au civil sont intentées ultérieurement à la suite de l'accident.

Et surtout, le projet de loi doit faire en sorte que l'intérêt du public au sujet de la sécurité des transports, qui est déjà considérable soit encore accentué au moyen des enquêtes sur les accidents de transports. Les

[Texte]

transportation within North America alone dictate that Canada must make every effort in this regard. We urge the standing committee to consider the concerns we have outlined and recommend amending Bill C-2 accordingly. I wish to thank the committee for this opportunity to express our opinion on this very important piece of legislation.

The Chairman: Thank you, captain.

Mr. Angus: Gentlemen, welcome back to the transport committee. We always appreciate hearing the views of your organization on behalf of its membership.

You made recommendations on clauses 28 and 30, but you did not touch clause 29. Clause 29 deals with the air side in its entirety, but clause 6 says:

An air traffic control recording obtained under this Act shall not be used against any person referred to in subsection (1) in any criminal proceedings, or subject to any applicable collective agreement in any disciplinary proceedings.

If that clause were changed to include vessel traffic service tapes, in terms of marine train dispatch tapes, in terms of rail, would that be something your organization would support?

Capt Sjoquist: Yes, we would, very much so.

Mr. Angus: Yet you did not bring that forward yourself.

• 1145

Capt Sjoquist: No. I perhaps was not specific enough. Our intention was to parallel the air insofar as with VTS tapes versus air traffic control and all the privilege that they have.

Mr. Angus: On page 3 of your brief, under clause 2, "marine occurrence", you talk about two things in terms of the bill not being specific enough. You mention clarifying it to make sure that a vessel while tied to a wharf would come under this bill. Can you tell us under what circumstances the board would find itself investigating a vessel that had some kind of accident while it was tied at the wharf?

Capt Sjoquist: Actually that was a matter of concern. Some of you may recall when they put together Part IV and now Part II of the Canada Labour Code insofar as occupational health and safety are concerned. There are a lot of marine incidents that occur when the vessels are not

[Traduction]

accidents survenus récemment dans tous les moyens de transport un peu partout en Amérique de Nord ne nous laissent pas le choix: le Canada ne doit ménager aucun effort dans ce domaine. Nous pressons le Comité permanent de tenir compte des préoccupations que nous avons exprimées et de faire des recommandations visant à modifier en conséquence le projet de loi C-2. Je tiens à remercier les membres du comité de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre opinion sur cette mesure très importante.

Le président: Merci beaucoup. Capitaine.

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite de nouveau la bienvenue au Comité des transports. C'est toujours avec plaisir que nous vous écoutons exprimer le point de vue des membres de votre organisation.

Vous avez fait des recommandations à l'égard des articles 28 et 30, mais vous n'avez pas abordé l'article 29. L'article 29 traite du secteur aérien dans sa totalité, mais le paragraphe 6 dit;

En procédure pénale ou, sous réserve de la convention collective applicable, dans le cadre de procédures disciplinaires, il ne peut être fait usage contre les personnes mentionnées au paragraphe (1) des enregistrements du contrôle du trafic aérien obtenu en application de la présente loi.

Si cet article était modifié de manière à inclure les enregistrements du service du trafic marchandises, en ce qui concerne autant le trafic maritime que le trafic ferroviaire, est-ce que votre organisation serait d'accord avec une telle modification?

Capt Sjoquist: Oui, absolument.

M. Angus: Pourtant, vous n'avez pas pris l'initiative de le proposer.

Capt Sjoquist: Non. Peut-être que je n'ai pas été suffisamment précis. Notre intention était d'aligner le service du trafic marchandises sur le secteur aérien, c'est-à-dire de mettre en parallèle les enregistrements du STM et les enregistrements du contrôle du trafic aérien, de sorte que les privilèges seraient les mêmes dans les deux cas.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire, en ce qui concerne la définition «accident maritime» à l'article 2, vous dites que le projet de loi n'est pas suffisamment précis sur deux points. Vous dites qu'il faudrait le préciser afin de s'assurer qu'un navire est assujéti au projet de loi lorsqu'il est amarré au quai. Pourriez-vous nous dire dans quelles circonstances le Bureau devrait faire enquête au sujet d'un navire impliqué dans un accident quelconque pendant qu'il est à quai?

Capt Sjoquist: Il s'agit effectivement d'une source d'inquiétude. Certains d'entre vous se rappellent peut-être l'époque où l'on a dirigé la partie IV, qui est aujourd'hui la partie II du Code canadien du travail, au sujet de la santé et de la sécurité au travail. Il y a beaucoup

[Text]

really operating at sea, whether loading or unloading. Some could be very severe, and that is why we also stress that we want to know specifically that this board will also be dealing with accidents just involving people.

Mr. Angus: That leads me to my second question. Do you feel that the legislation should be specifically amended to require an investigation where there has been an injury, or probably more importantly a loss of life to an individual, whether they be an employee, a passenger, or a passer-by, meaning somebody who was either on the wharf who has been injured or killed by a loading operation or someone in a pleasure craft who comes into conflict with a large vessel? Should we be specifically amending it to say that where there is an injury or a loss of life that this new board should investigate it? And if so, how does that square with other legislation like the Canada Labour Code, which I would assume has requirements for investigation of injury or loss of life on the job?

Capt Sjoquist: First of all, the answer in general is yes to your initial question. That is one of the reasons we want it to be more specific. We think the board could do this. It is just a matter of making the language more specific. Insofar as conflicts under Part II of the Canada Labour Code and the investigation of the accident, that could be a problem.

I will tell you why it could be a problem. The Department of Labour has signed a memorandum with the Department of Transport, with the Coast Guard, so that the ship safety branch of the Coast Guard are the people that investigate that. We have a general concern, I guess you could say, that runs through our brief of the conflict that there could be between this board in any area and the Coast Guard under the Department of Transport. I think that is something that will have to be looked at carefully, because obviously there is a limit to what should be the jurisdiction of ship safety branch to look into a regular accident.

What I am talking about, Mr. Angus, is a matter of degree. Once you reach such a degree that it is in the interest of the public overall, this board should investigate the accident. Certainly not to belittle them, but the more routine accidents are well taken care of by Part II of the code, and the ship safety branch of the Coast Guard would do that.

Mr. Angus: I think we got into a bit of this with Mr. Hall, too, in terms of where you draw the line. I believe he indicated that his organization would take a look at some kind of wording to give us some guidance, although we recognize that it may end up being regulations or

[Translation]

d'accidents maritimes qui se produisent pendant que les vaisseaux ne sont pas en mer, c'est-à-dire pendant le chargement ou le déchargement. Ces accidents sont parfois très graves et c'est pourquoi nous insistons sur ce point; nous tenons à ce que ce Bureau soit également chargé de faire enquête sur les accidents qui mettent en cause uniquement des personnes.

M. Angus: Cela m'amène à ma deuxième question. Estimez-vous que le projet de loi devrait être modifié de manière à exiger une enquête lorsqu'il y a eu blessures ou mort, que la victime soit un employé, un passager ou un simple passant, c'est-à-dire quelqu'un qui se trouvait sur le quai et qui a été blessé ou tué par une activité liée au chargement ou au déchargement d'un navire? Il y aurait aussi le cas d'une personne se trouvant à bord d'une embarcation de plaisance qui entre en collision avec un navire. Faudrait-il modifier la mesure de manière à préciser que le nouveau Bureau devrait faire enquête dès qu'il y a blessures ou mort? Dans l'affirmative, comment concilier cela avec d'autres lois, notamment le Code canadien du travail, lequel renferme, je le suppose, des dispositions concernant la tenue d'une enquête en cas de blessures ou de mort au travail?

Capt Sjoquist: Premièrement, la réponse à votre question initiale est oui en général. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous voulons que la mesure soit plus précise. Nous croyons que le Bureau pourrait s'occuper de tels cas. Il s'agit seulement de le préciser dans le texte de loi. Pour ce qui est de la possibilité de conflit avec la partie II du Code canadien du travail en matière d'enquête, cela pourrait poser un problème.

Je vais vous expliquer pourquoi il pourrait y avoir problème. Le ministère du Travail a signé un protocole d'entente avec le ministère du Transport, avec la Garde côtière, en vertu duquel c'est la Direction générale de la sécurité des navires de la Garde côtière qui est chargée de telles enquêtes. Je suppose que l'on pourrait dire qu'il y a une inéquité générale qui revient constamment dans notre mémoire quant à la possibilité d'un conflit entre ce Bureau et la Garde côtière qui relève du ministère des Transports. Je crois que c'est un point qu'il faudra examiner très soigneusement, car il y a évidemment une limite au champ de compétences qui devraient être attribué à la Direction générale de sécurité des navires pour ce qui est de faire enquête sur un accident ordinaire.

C'est une question de degré, monsieur Angus. Dès que l'on atteint un degré où c'est l'intérêt du grand public qui est en jeu, ce Bureau devrait faire enquête sur l'accident en question. Je ne veux nullement diminuer leur importance, mais je dirais que la partie II du Code prévoit tout ce qu'il faut pour les accidents que l'on pourrait qualifier de routiniers et la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière peut s'en occuper.

M. Angus: Je crois que nous avons eu une discussion de ce genre avec M. Hall également, c'est-à-dire la question de savoir où tracer la ligne. Je crois qu'il a dit que son organisation se pencherait sur la question et chercherait à mettre au point un libellé qui pourrait nous

[Texte]

policy of the board itself rather than legislation. But would you fellows also be prepared to look at that to tell us what your definition of a major occurrence is versus a minor one so that we could have something to guide us by?

Capt Sjoquist: Most certainly.

• 1150

Mr. Angus: On page 4 of your submission—clause 17, “agreements”, the legislation says:

The Board shall make all reasonable efforts to enter into agreements with ministers responsible for departments. . . for the co-ordination of activities

You are suggesting, I think, stronger wording. Should we be saying that there must be agreements reached, and that the onus is on the board and the department to achieve an agreement, rather than making all reasonable attempts?

Capt Sjoquist: We certainly have not rehearsed this with you, but what you are saying is exactly what I am saying. That is our feeling. I have been told in other quarters that there could be some problems. Nevertheless, I feel this is so vital, so important, that to say that maybe the minister will reach an agreement with the board and maybe he will not is not sufficient.

Mr. Comuzzi: Are you in agreement that under this proposed legislation pleasure craft should be included? What are your comments on that?

Capt Sjoquist: Once again, I do not like to give wishy-washy answers, but I think it is a tough question. I do not think I could really say yes, in general. Being a mariner all my life, I know that if the board had to investigate all the minor accidents in the pleasure boat industry, they would have nothing else to do. I think they only look at part of the ship casualties, and I think there are thousands of them. I really think maybe it should be somewhere along the lines of what the Consumer Association was saying, in whatever terminology, that the criteria laid out to the board for dealing with yachting and pleasure craft would be that it should be major accidents that affect the public welfare and the commercial sector. In most cases when you are talking about the public welfare, when somebody on a yacht has an accident to the degree I am talking about, it is probably going to be with a commercial vessel.

I do not take anything away from people operating pleasure craft; we all enjoy and love doing that. But in

[Traduction]

servir de guide; on sait cependant que cela pourrait se retrouver ultimement dans le règlement ou la politique du Bureau au lieu du texte de loi lui-même. Mais est-ce que vous seriez prêts également à étudier la question et à nous dire qu'elle serait votre définition d'un accident majeur, par opposition à un accident de moindre importance, afin que nous ayons quelque chose sur quoi nous guider?

Capt Sjoquist: Certainement.

M. Angus: À la page 4 de votre mémoire, il est question de l'article 17 traitant des ententes. Le projet de loi dit ceci:

Le Bureau est tenu de prendre les mesures nécessaires pour conclure des ententes avec les ministres responsables de ministères concernant la coordination de toute action. . .

Je crois que vous proposez une formulation plus rigoureuse. Devions-on nous préciser que des ententes doivent être conclues et qu'il incombe au Bureau et au ministère de conclure une entente, au lieu de demander simplement au Bureau de prendre les mesures nécessaires?

Capt Sjoquist: Nous n'en avons certes pas discuté au préalable, mais ce que vous dites correspond exactement à mon argumentation. C'est notre sentiment. D'autres personnes m'ont dit qu'il pourrait y avoir des problèmes. Néanmoins, j'estime que c'est tellement important, tellement vital qu'il ne suffit pas de dire que le ministre conclura peut-être une entente avec le Bureau, mais peut-être pas.

M. Comuzzi: Êtes-vous d'accord pour dire que les embarcations de plaisance devraient être assujetties à cette mesure? Qu'avez-vous à dire là-dessus?

Capt Sjoquist: Encore une fois, je n'aime pas répondre en restant dans le vague, mais je crois que cette question est difficile. Je ne pense pas que je pourrais répondre oui, de façon générale. J'ai été marin toute ma vie et je sais que si le Bureau devait faire enquête sur tous les accidents mineurs dans le secteur de la navigation de plaisance, il n'aurait pas le temps de faire quoique ce soit d'autre. On fait seulement enquête sur une fraction des accidents maritimes, et je crois qu'il y en a des milliers. Je crois qu'il faudrait s'inspirer de ce que disait l'Association des consommateurs, peu importe la façon dont c'est formulé, c'est-à-dire que les critères que devrait suivre le Bureau en ce qui a trait à la navigation de plaisance devraient préciser d'une manière ou d'une autre qu'il doit s'agir d'accidents importants qui mettent en cause l'intérêt public et le secteur commercial. Dans la plupart des cas, quand on parle de l'intérêt public, quand un plaisancier a un accident dont l'importance atteint un tel degré, il s'agit probablement d'un accident qui met en cause un navire commercial.

Je ne reproche rien aux plaisanciers. Nous prenons tous le plus grand plaisir à faire de la navigation de

[Text]

every aspect of our industry, the ferries, the lakers, the tugs, there is a real problem with pleasure craft, particularly on the weekends in the summertime to the point—they do not like us to say that, but we have said it—that they are often a menace to navigation.

Mr. Benjamin: There are a lot of idiots out there.

Capt Sjoquist: There are a lot of good people too, but you are right, Mr. Benjamin, there are a lot of idiots out there.

Mr. Comuzzi: We heard this morning from Mr. Hall. If I gathered Mr. Hall's testimony in summary, he said that he agrees with Bill C-2 but he also agrees that the present legislation is adequate, and he is referring to the Canadian Shipping Act. I think that fundamentally summarizes what he said.

Now you say something entirely different, so I want to zero in on that area and talk to you about some specifics you mentioned on the first page with reference to the 900 or so incidents that happened in the last year—I would imagine that this in the calendar year. So from January 1 to December 31 there were 900 incidents, of which 100 or so were investigated in some depth. What you are saying is that there are time delays, expense and potential conflict of interest involved with the present system of marine casualty and accident investigation. I would like you to expand on that in those critical areas of time delays and potential conflict.

Capt Sjoquist: As you just said, we are not in accord with Mr. Hall in that regard. In many matters we are; in many matters, as you can imagine, we are not. Insofar as this matter is concerned, we are not happy with the present system. Under the present system, if you talk about time delays, to even get a report from the Ship's Casualty Investigation Branch on relatively minor cases—depending on perception—all the way to major cases, takes at least six months; some that I have known of recently are close to a year.

• 1155

As far as conflict is concerned, because of the provisions of the Canada Shipping Act that currently exist, which allow the ship safety branch at Coast Guard to investigate accidents in certain matters and then go to the RCMP to have charges laid under violation of collision regulations—God knows how many other regulations there are. I do not say that in a critical way, because 99.9% of these regulation we support and always have. But there are a lot of regulations with severe penalties now under the amendments to the Canada Shipping Act, running up to \$100,000 for violation. Our

[Translation]

plaisance. Mais dans tous les secteurs de notre industrie, qu'il s'agisse des traversiers, des cargos de la Voie maritime, des remorqueurs, les embarcations de plaisance posent un véritable problème, en particulier en fin de semaine l'été, au point que ces embarcations constituent souvent une menace à la navigation. Je sais que les plaisanciers n'aiment pas nous l'entendre dire, mais nous l'avons déjà dit.

M. Benjamin: Il y a beaucoup d'idiots sur les plans d'eau.

Capt Sjoquist: Il y a aussi beaucoup d'excellentes gens, mais vous avez raison, monsieur Benjamin, il y a effectivement beaucoup d'idiots.

M. Comuzzi: Nous avons entendu M. Hall ce matin. Si j'ai bien compris le témoignage de M. Hall, il a dit qu'il souscrivait au projet de loi C-2, mais il est également d'accord pour dire que la loi actuelle, c'est-à-dire la Loi sur la marine marchande du Canada, est satisfaisante. Je crois que c'était l'essentiel de son propos.

Ce que vous nous dites maintenant est complètement différent, de sorte que je voudrais en discuter avec vous. À la première page de votre mémoire, vous faites allusion aux quelques 900 accidents qui se sont produits au cours de l'année dernière; je suppose qu'il s'agit de l'année civile. Donc, du 1^{er} janvier au 31 décembre, il y a eu 900 incidents dont une centaine environ ont fait l'objet d'une enquête assez approfondie. Vous dites en fait que le système actuel d'enquêtes sur les accidents maritimes donne lieu à des retards, à des dépenses excessives et à de possibles conflits d'intérêt. Je voudrais que vous nous en disiez davantage au sujet de ces points importants que sont les retards et les conflits potentiels.

Capt Sjoquist: Comme vous venez de le dire, nous ne sommes pas d'accord avec M. Hall à ce sujet. Nous sommes d'accord avec lui sur beaucoup de points; sur beaucoup d'autres, comme vous pouvez l'imaginer, nous ne le sommes pas. Sur ce point précis, nous ne sommes pas satisfaits du système actuel. Vous parlez des retards; actuellement, il faut au moins six mois pour obtenir le rapport de la Direction des enquêtes sur les accidents de navires, qu'il s'agisse d'un accident important ou d'un incident relativement mineur, selon la perception qu'on en a. Dans certains cas dont j'ai eu connaissance récemment, il a fallu attendre près d'un an.

Pour ce qui est des conflits, les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada permettent à la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière de faire enquête sur certains accidents et de demander ensuite à la GRC de porter des accusations pour violation des règlements concernant les collisions—et Dieu sait combien d'autres règlements existent. Je ne dis pas cela sur un ton critique, car nous sommes d'accord avec 99,9 p. 100 de ces règlements, et nous l'avons toujours été. Mais il existe actuellement une foule de règlements promulgués aux termes de la Loi sur la marine

[Texte]

members are faced with these investigations coming at them from all over the place.

Just recently on a ship—and I will not name the names—one of our members was faced with charges laid by the RCMP. There was also an investigation by the ships' safety branch of the Coast Guard. At the same time, the people who have the main onus on them and the responsibility, the casualty investigation branch, were going through their investigation.

I would make clear to this committee that as a president of our guild, representing the categories that I represent, my main concern is the livelihood, the certificates and what not of the people I represent.

The problem with the *Exxon Valdez* and others further illustrates the situation mariners are in. Contrary to public opinion, we do not think these public hangings of working people, and that is often just simply the case, are in the best interests of anybody, least of all transportation safety.

Mr. Comuzzi: When there are recommendations as a result of an investigation, there are remedial suggestions. Is that the problem with the delay?

Capt Sjoquist: That is true and a very important aspect of it, but there are many aspects. Let us go back to the *Exxon Valdez*. The first thing that happens before there is any inquiry, before anybody knows anything, the company suspends the person—in some cases it fires him, like Exxon did—without the guy being tried, heard or anything. Many times these investigations are critically important and the delays are... you can destroy a person's whole life and he has no opportunity to talk back at all.

As I mentioned in the brief, there are some clauses in here that are very good in that regard, to try to give privilege to statements, etc. We realize that certain things are necessary for this board to carry on a proper investigation against individuals. In the past we have had terrible experiences in this regard. Let us take, for example, Hudson Transport. We represented three of our members in that incident and the legal bill—I think that was Canada's longest marine casualty investigation; it went on for seven months.

Mr. Comuzzi: What was the name of that, sir?

Capt Sjoquist: Hudson Transport. It happened on Christmas Day, but I do not know what year. I should remember, but I do not. It was about five or six years ago and the legal bill to our organization alone was \$150,000, just to represent these three people. Now, I have heard that Transport Canada's bill was enormous, much more

[Traduction]

marchande du Canada qui prévoient des sanctions très sévères, des amendes pouvant atteindre 100,000 dollars. Nos membres sont bombardés d'enquêtes venant de toute part.

Dernièrement, un de nos membres, que je ne nommerai pas, a fait l'objet d'accusations portées par la GRC. Il y avait également une enquête menée par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière. En même temps, ceux qui assument la principale responsabilité à cet égard, c'est-à-dire la Direction des enquêtes sur les accidents maritimes, menaient leur propre enquête.

Je tiens à dire clairement à ce Comité qu'à titre de président de notre guild, de porte-parole des catégories que je représente, ma principale préoccupation, c'est le gagne-pain, les certificats des gens que je représente.

Le problème du *Exxon Valdez* et d'autres cas de ce genre illustrent abondamment la situation dans laquelle se trouve les marins. Contrairement à l'opinion publique, nous ne croyons pas que l'exécution publique de ces travailleurs—car c'est souvent exactement ce qui se passe—sert les intérêts de quiconque, et ce n'est surtout pas dans l'intérêt de la sécurité des transports.

M. Comuzzi: Lorsqu'une enquête donne lieu à des recommandations, on propose des mesures correctives. Est-ce là le problème de retard?

Capt Sjoquist: C'est vrai, et c'est un aspect très important, mais il y en a bien d'autres. Revenons au *Exxon Valdez*. La première chose qui arrive, avant qu'il y ait la moindre enquête, avant même que quiconque sache quoi que ce soit, c'est que la compagnie suspend la personne—et dans certains cas, même, elle la congédie, comme Exxon l'a fait—sans autre forme de procès, sans même que cette personne ait pu se faire entendre. Ces enquêtes sont souvent d'une importance critique, et les retards peuvent ruiner une vie sans que la personne en cause ait son mot à dire.

Comme je l'ai dit dans le mémoire, il y a dans la mesure certaines dispositions qui sont excellentes à cet égard, notamment en ce qui concerne la protection des déclarations, etc. Nous nous rendons compte que certaines dispositions s'imposent pour que ce bureau puisse mener une enquête convenable au sujet de personnes. Nous avons eu dans le passé des expériences épouvantables à cet égard. Prenons par exemple le cas de la Hudson Transport. Nous avons représenté trois de nos membres dans cet incident, et la facture des frais juridiques... je pense que cette enquête a été l'une des plus longues au Canada en ce qui concerne les accidents maritimes; elle a duré près de sept mois.

M. Comuzzi: Quel nom avez-vous dit, monsieur?

Capt Sjoquist: Hudson Transport. C'est arrivé le jour de Noël, je ne sais plus en quelle année. Je devrais m'en souvenir, mais je l'ai oubliée. C'était il y a cinq ou six ans, et notre organisation a dû déboursier à elle seule 150,000 dollars en frais juridiques, uniquement pour représenter les trois personnes en cause. J'ai entendu dire que les frais

[Text]

than that. These things go on seemingly forever and individuals get grievously hurt when this occurs. It is our feeling that this board, if it is set up properly—in the main it seems to be, the idea is right—should go a long way in securing a lot of these problems.

Mr. Comuzzi: Thank you. I would like to go on to another area, but I think my time is up.

The Chairman: You could have a short question.

Mr. Comuzzi: No, it is all right.

Mr. Benjamin: Gentlemen, regarding your comments on clause 25, the interim report, we seem to have two clauses in the bill that provide for interim reports. You are talking about the one in clause 25. In clause 24, paragraph 5, the page preceding, it says that the board shall during its investigation, any of its findings and recommendations whether interim or final... The provision there is made for interim reports. Subsequently in clause 25 the provision is made for interim reports to the minister, peace officers, coronary investigations, etc..

• 1200

I take those matters of interim reports as reporting the finding of fact as to cause or probable cause. There will be two appropriate authorities so that corrective action can be taken immediately in the rest of the industry or the rest of the mode. If the board in its investigation gets information of willful or unintended negligence, they can immediately report it to the appropriate coroner or Crown prosecutor. That is the purpose of those, having to do only with its findings, as I understand it.

I am wondering what you feel about the earlier part of clause 24, the provision to the minister and other interested parties of a draft of the final report. Do you agree with that? Why should anybody get a copy of the final report in the form of a draft and have 90 days to make further representation to the board? We have had several witnesses recommend that some or all of that part of the clause be eliminated and clauses 2, 3 and 4 in particular. In terms of the independence, real or perceived, of the board, it leaves an opening for a perception, at least, of interference with the board's operations.

Capt Sjoquist: Mr. Benjamin, you are certainly speaking my language. Quite frankly the reason we have not made mention of clause 24 is because, after analysing it, we thought there was little likelihood of there not being provisions like clause 24 in it. We thought that

[Translation]

du ministère des Transports ont été beaucoup plus élevés. Ces enquêtes semblent durer une éternité, et les personnes en cause subissent des dommages irréparables en pareils cas. Nous estimons que ce bureau, s'il est établi sur des bases solides—et dans l'ensemble, cela semble être le cas, l'idée générale est bonne—devrait aider grandement à atténuer une foule de problèmes.

M. Comuzzi: Merci. Je voudrais aborder une autre question, mais je crois que je n'ai plus de temps.

Le président: Vous pouvez poser une brève question.

M. Comuzzi: Non, cela ira.

M. Benjamin: Messieurs, en ce qui concerne vos observations sur l'article 25, concernant le rapport provisoire, il semble y avoir deux articles dans le bill qui prévoient des rapports provisoires. Vous parlez-là de l'article 25. Au paragraphe 15 de l'article 24, à la page précédente, il est dit qu'au cours de son enquête, le Bureau communique sans délai... celles de ses conclusions et recommandations, provisoires ou définitives... Il est donc prévu qu'on fasse des rapports provisoires. Ensuite, à l'article 25, il est dit que le Bureau communique le rapport provisoire à l'intention du ministre, des agents de la paix ou aux coroners qui enquêtent sur le même accident, etc..

A mon avis, ces rapports provisoires portent sur des faits qu'on estime être à l'origine probable des accidents. Deux autorités interviendront afin de prendre immédiatement les mesures correctives qui s'imposent dans le reste de l'industrie ou chez les autres transporteurs du même moyen de transport. Lors de son enquête, si le Bureau obtient des preuves d'une négligence volontaire ou involontaire, ils peuvent immédiatement faire l'objet d'un rapport qui sera envoyé au coroner approprié ou au procureur de la Couronne. C'est à cela que servent les rapports provisoires; ils ne font que rapporter certains faits.

Je me demande maintenant ce que vous pensez de la première partie de l'article 24, qui prévoit la communication au ministre et à d'autres parties intéressées d'une ébauche du rapport définitif. Etes-vous d'accord avec cela? Pourquoi autoriserait-on quiconque à obtenir une ébauche du rapport définitif et lui donnerait-on 90 jours pour présenter d'autres arguments au Bureau? Quelques témoins ont déjà recommandé l'élimination d'au moins une partie de cet article et même de l'article en entier ainsi que des articles deux, trois et quatre. Si l'on pense qu'on doit maintenir l'indépendance du Bureau, ou tout au moins faire en sorte que le Bureau soit perçu comme tel, de telles dispositions font penser qu'on s'ingère dans le fonctionnement de cet organisme.

Capt Sjoquist: M. Benjamin, vous tenez certainement le même langage que moi. Très franchement, si nous n'avons pas mentionné l'article 24, c'est qu'après l'avoir analysé, il nous a paru assez peu probable que des dispositions semblables ne figurent pas dans ce projet de

[Texte]

clause 25 is what we should concentrate on because to us it makes no sense at all that the Minister, based on having a direct interest—whatever that is, it is pretty broad—could get an interim report when he requested it.

As far as clause 24 is concerned—solely again from a self-interest point of view, protecting the welfare of our people, the ship's officers, the masters and the pilots, it would be undoubtedly better. With no question of bias or no advance information or any of the rah-rah stuff that we run into with the *Valdez* incident, not to have that. . .

As for subclause 24.(5), which you referred to a few minutes ago, that seems to be okay. I would not have questioned that one because it is dealing within the opinion of the board. I think the board should have the right to do that aspect of it. As far as we are concerned, if there were no advance draft reports, anybody having input into them or anything else, it would do a lot more good than harm. It might be said that we are a party to the industry. We certainly are representing our members and with our legal advisers on their behalf we would be into the action. In reality 90 days just becomes another form of hearing. That is all it does.

Mr. Benjamin: Would you agree that the provision in two places for interim reports. . .? For example, suppose the board in its investigation finds that some evidence has been tampered with or mysteriously disappeared. They might want to report to the RCMP or some other appropriate authority. This is the way I understand clause 25. Why should the minister and the interested parties have two opportunities to get interim reports? I do not understand the reasoning behind this.

• 1205

Capt Sjoquist: I agree.

Mr. Malone: I want to ask some questions dealing with your reference and inference to a delay in reporting. If I might paraphrase an expression you used, sometimes it will take six months and even as long as a year for a report to get out. Do you have any evidence in accident investigations in the past that there has been a report ready and yet there has been an undue period of time between the report's being ready and its being tabled or placed in the proper hands?

Capt Sjoquist: No, I do not. Incidentally I did not want to indicate that or to have that to be perceived. The Ships Casualty Investigation Branch of the Canadian Coast Guard does an excellent job. I think their problems are more a systematic one, with resources and priorities and everything else, which make the delays.

[Traduction]

loi. Toutefois, nous estimons que c'est avant tout l'article 25 que nous devrions combattre car il nous paraît tout à fait absurde que le ministre puisse obtenir un rapport provisoire sur demande étant donné qu'il ne peut être considéré comme partie neutre en la matière.

Pour ce qui est de l'article 24, il nous paraît certainement meilleur, si nous tenons uniquement compte de notre point de vue, c'est-à-dire du souci que nous avons de protéger nos gens, les officiers des navires, les capitaines et les pilotes. Il n'est pas question de favoriser un intérêt plutôt qu'un autre ni de fournir des renseignements anticipés ni de toute autre chose semblable à ce que nous avons pu observer lors de l'incident du *Valdez*, et que nous voudrions éviter. . .

Maintenant, au sujet du paragraphe cinq de l'article 24, que vous avez mentionné il y a un moment, nous ne voyons pas d'objection à soulever. Pour ma part, je ne conteste pas cet honneur parce qu'il porte sur la vie du Bureau. Or j'estime que ce dernier doit avoir le droit d'agir ainsi. Cependant, nous préférons qu'il n'y ait pas de projet de rapport, et même que cela serait bénéfique. On pourra toujours dire que nous défendons les intérêts de l'industrie. Nous représentons certainement nos membres ici, et nous le ferions encore avec l'aide de nos avocats dans toute action en justice. Quoiqu'il en soit, ce délai de 90 jours revient à créer une autre forme d'audience, c'est tout.

M. Benjamin: Est-il bon d'après vous que le projet de loi donne deux occasions de fournir des rapports provisoires? Supposons par exemple que lors de son enquête, le Bureau découvre que certaines des preuves ont été altérées ou ont mystérieusement disparu. Ils voudront peut-être rapporter cela à la GRC ou à une autre autorité. C'est mon interprétation de l'article 25. Cependant, pourquoi est-ce que le ministre et les autres parties intéressées devraient avoir deux possibilités d'obtenir des rapports provisoires? Je ne comprends vraiment pas la raison de cette disposition.

Capt Sjoquist: Je suis tout à fait d'accord.

M. Malone: Vous avez parlé des retards dans la publication des rapports, j'aimerais vous interroger là-dessus. Si je peux paraphraser vos propos, parfois la publication d'un rapport s'est fait attendre six mois et même un an. Avez-vous des preuves établissant que lors de certaines enquêtes, un rapport a été rédigé promptement mais qu'il a fallu attendre trop longtemps pour l'obtenir?

Capt Sjoquist: Non, je n'en ai pas. Je précise cependant que ce n'est pas l'impression que je voulais donner. La direction des enquêtes sur les accidents de navire, de la Garde côtière canadienne fait un excellent travail. Je crois que ces problèmes sont donc de nature plus systémique, c'est-à-dire que le manque de ressources et certaines priorités entraînent les retards.

[Text]

Mr. Malone: Mr. Chairman, I guess this leads me to the other question: though not specifically requested, if six months or a year is implied to be a long period of time, the only way one would correct it is to request faster reports. It seems to me this would be inappropriate. What we want is a report that is there with certainty and that is placed in the proper place when it is completed.

Any suggestion by us that these times are unduly long may in fact jeopardize the thoroughness of reporting, which I think is fundamental to the whole question of safety. I gathered from what you were saying that you were objecting to the length of time some of these reports take. I am just wondering upon what basis you would come to that conclusion.

Capt Sjoquist: I think my reply in that regard was in answer to a question relative to my thoughts on the existing system. Although I do not criticize the Ships Casualty Investigation Branch people at all, I think they are involved in a system that lends itself to undue delays. I would entirely agree with you that, if after this is all drawn up and put into place and is then subject to interference by politicians or pressure groups or anybody else to speed it up, this would be entirely wrong. This is why I think it is so critical that it is done right in the first place to set up a system that minimizes the delay.

I do not live in a fantasy land. If you have a terribly serious marine occurrence or an occurrence in any of the modes, it may well take a year to put it all together; it would depend on the severity of it. I was referring before not to the huge, disastrous type of occurrences that may occur but to some relatively minor ones. The system is bogging down at present. It is taking a long time to get these reports out.

Mr. Malone: Okay. I think we are on the same wavelength. I may have to check with the witness to see whether he wants to be on the same wavelength.

Mr. Keyes: On page 2, you say you are still concerned that ships' officers may face two levels of inquiry simultaneously and you give examples. Of course, marine pilots may face three levels of inquiry simultaneously. What do you propose? What do you recommend?

Capt Sjoquist: I have made no specific proposal with regard to specific language. From the point of a philosophy in general, I propose that the bill be written, and where necessary the regulations coming out of the bill are written, but certainly the basic provisions in the bill provide language that will minimize these occurrences. I have made examples there where I am not proposing, and I know that you cannot eliminate them. Obviously if a ship is in an accident and the whole structure of the ship must be investigated because for it to carry on could affect the environment and ecology and everything else, the ship safety branch has to get into it.

[Translation]

M. Malone: Monsieur le président, cela m'incite à me demander s'il ne faudrait pas exiger que les rapports soient présentés plus promptement; c'est peut-être la seule solution. Cependant, à mon avis on se tromperait en demandant cela. Ce que nous voulons, c'est un rapport effectué de façon appropriée et remis aux autorités compétentes dès qu'il est terminé.

Si l'on veut mettre fin à ces longs délais, cela risquerait de compromettre la qualité du travail, qui est fondamentale dans les questions de sécurité. Je me demande aussi sur quoi vous vous fondez pour vous opposer à ces longs délais.

Capt Sjoquist: Je crois en avoir parlé en même temps que je répondais à une question sur l'état du système actuel. Je répète que je ne critique nullement la Direction des enquêtes sur les accidents de navire, loin de là, mais je crois qu'elle fonctionne dans un système qui, de par sa nature, entraîne ces délais trop longs. Par ailleurs, je conviens tout à fait avec vous qu'il serait tout à fait mauvais de créer un organisme qui pourrait faire l'objet d'ingérence de la part d'hommes politiques ou des groupes de pression ou de qui que ce soit. C'est pour cela qu'à mon avis, il est primordial d'établir un organisme de la façon appropriée afin que les délais soient réduits au minimum.

Je ne vis pas au pays des songes. Je me rends bien compte que s'il se produisait un très grave accident maritime, ou dans tout autre moyen de transport, il faudrait peut-être un an pour étudier les circonstances à fond, selon leur gravité. Un peu plus tôt, j'ai mentionné des accidents d'importance assez mineure, cependant, le système actuel est en train de s'enliser. Il faut beaucoup de temps pour produire les rapports d'accident.

M. Malone: Bien. Je crois que nous sommes sur la même longueur d'onde. Cependant, il faudra peut-être que je demande au témoin s'il tient vraiment à être sur cette même longueur d'onde.

M. Keyes: À la page 2, vous vous montrez préoccupé par la possibilité que des officiers puissent faire l'objet de deux enquêtes simultanées, et vous donnez des exemples de cela. Bien entendu, les pilotes maritimes peuvent aussi faire l'objet de trois enquêtes simultanées. Or, que proposez-vous comme solution de rechange?

Capt Sjoquist: Je n'ai rien proposé de précis. Sur le plan des principes, cependant, il faudrait que le projet de loi, y compris les règlements qui en découlent, soient rédigés de telle sorte que ce genre de choses se produise le moins possible. J'ai cité certains exemples de problèmes qui sont impossibles à éliminer. Il ne fait aucun doute que si, à la suite d'un accident, le navire au complet doit faire l'objet d'une enquête pour la protection de l'environnement, alors la Direction de la sécurité des navires doit nécessairement y participer.

[Texte]

[Traduction]

• 1210

That is the same thing as the many gross violations of regulations insofar as navigation is concerned. You cannot let them go; we know that there will have to be an investigation. It is pretty obvious to us now—and I am sure people in the Coast Guard will not agree—that there is a battle for jurisdiction all the time. Everybody has a job to do and they say that they are going to do it, no matter what.

In a recent accident that we found out about an official, to remain unnamed, who knows about these things and had some authority, suggested that in this particular marine occurrence or marine mishap perhaps the ship safety branch and the casualty investigation people should show up at the same time, or on the same day, or do their investigation together, because he himself was getting fed up with an investigation this week and another one next week.

Mr. Keyes: Asking the same questions of both.

Capt Sjoquist: That is right—for the same accident, the same things they were investigating. Now, the end-result is not necessarily the same, because, as I said earlier, the ship safety branch would, I take it—and they have—have the matter turned over to the RCMP for laying charges under violation of certain regulations.

Mr. Keyes: Are you in favour of any kind of a prioritizing of these? Or are you just more in favour of bringing them all together in one room?

Capt Sjoquist: I am in favour, as much as possible, of giving the priority to this board under this bill. Clearly and with no hesitation I say that, realizing that you have to set it up once again on a matter of degrees; clearly you cannot do it all the way. But we have no hesitation in saying it can be done a lot better than it is right now and has been done in the past.

Mostly, I would say in this regard that to a large degree, other than the lawyers who are collecting the bills and the department forking out the money, we are the guys who know the most about this. If it is not something involved in holding up the ship or affecting the profitability of the ship in any way—and I do not say this in any derogatory fashion at all, that is what business is about and we hope they make lots of money and we will have lots of jobs, there are not enough right now—mostly it is we who are affected and we know about these things. Unless it affects the operation of the ship, I do not believe the ship owners care. I guess I could also say that I do not see why they should either, other than caring about the welfare of the people they employ and their future careers.

The Chairman: Mr. Keyes explored this, but you did not set it out. You say that your philosophy is to try to limit the number of people who are investigating and not go through the first, second, or third experience.

Les mêmes remarques s'appliquent aux nombreuses transgressions des règlements maritimes. Dans ces cas, on ne peut y échapper; il faut absolument tenir une enquête. Or—et la Garde côtière ne sera pas d'accord avec moi—dans de telles circonstances, il y a toujours une rivalité entre les compétences intéressées. Chacune a son travail à faire et affirme qu'elle s'en acquittera, quoi qu'il arrive.

Lors d'un récent accident, un haut fonctionnaire spécialisé en cette matière, et dont je tairai le nom, a proposé qu'en l'occurrence, les représentants de la Direction de la sécurité des navires et ceux des enquêtes sur les accidents de navires se présentent le même jour et fassent leur enquête ensemble. Il en avait assez de voir une enquête une semaine, puis une autre enquête la semaine suivante.

M. Keyes: Ce qui veut dire qu'on posait les mêmes questions deux fois.

Capt Sjoquist: C'est exact, car les deux enquêtes portaient sur le même accident. Évidemment, les conclusions tirées par chacun des groupes ne sont pas nécessairement les mêmes. Comme je l'ai précisé plus tôt, la Direction de la sécurité des navires saisira la GRC de la question si elle estime qu'il y a eu transgression de certains règlements.

M. Keyes: Faudrait-il établir un ordre de priorité ou, au contraire, croyez-vous que tous ces groupes devraient être réunis dans la même pièce?

Capt Sjoquist: J'estime qu'il faut accorder préséance au bureau tel qu'il est créé par ce projet de loi. Je le dis sans hésitation, puisque vous semblez vouloir établir un ordre de priorité. Quoi qu'il en soit, il ne fait aucun doute qu'on peut considérablement améliorer le système actuel.

À ce sujet, je vous dirai qu'à part les avocats qui recouvrent les factures et le ministère qui accorde de l'argent, nous sommes les mieux renseignés dans ce domaine. À moins que l'accident étudié n'entraîne l'immobilisation du navire ou n'affecte sa rentabilité, il touche avant tout des gens comme nous; or, c'est nous qui sommes au courant de ce genre de choses. Cela ne veut pas dire que je m'oppose à la rentabilité, loin de là, car c'est la raison d'être de l'activité commerciale, cela donne de l'argent et crée des emplois, ce dont nous avons toujours besoin, mais à moins que l'accident n'ait affecté le fonctionnement du navire, je ne crois pas que les armateurs se soucient de ce qui est arrivé. Je ne vois d'ailleurs pas pourquoi ils devraient s'en faire s'ils s'occupent déjà de leurs employés et de leur carrière.

Le président: M. Keyes vous a déjà interrogé là-dessus, mais vous n'avez pas répondu de façon extrêmement précise. Si j'ai bien compris, vous aimeriez limiter le nombre de personnes qui font enquête, afin de ne plus

[Text]

Capt Sjoquist: No, no.

The Chairman: But are you suggesting that this board have the power, notwithstanding other acts, to have exclusive jurisdiction to do the things that affect your membership?

Capt Sjoquist: I would say that, where they are continually going to use the language referring to this bill, that indicates by itself that it should say something in this bill. Not that it does not say anything in this bill, but I mean that, particularly in this regard, there should be some stringent language that gives the priority to this bill. I think it has not been achieved. It most certainly has not been achieved by, as Mr. Angus asked me before, the language that indicates that the different departments and the ministers will reach an agreement with the board. It does not say that they shall reach an agreement. What happens if they do not reach an agreement with the board? Then I guess the ministers do what they want. I do not know. That is the problem.

• 1215

Mr. Angus: I have just one follow-up question. We have been told by the Minister of State for Transport that the Transport Canada unit that investigates marine accidents is going to be moved into this board. So the staff who currently do it will be moved over. Given that, will there still be the possibility of the three levels of investigation, or are we really just talking about two, or are we going from four to three?

Capt Sjoquist: No. I think unless there is something along the lines we were just talking about it will remain the same. The present ships casualty branch will be the people who investigate for this board. The ships safety branch of the coast guard, who also have this right under the Canada Shipping Act, and the Minister of Transport can order them to do it, will still be able to do it. The chairman of the Pilotage Authority under section 27 of the Pilotage Act will still have the right to go into discipline, suspensions and investigations of the pilots in a marine accident.

Mr. Angus: Is there a possibility that this board—and there is a provision but I do not know where in the bill—could employ others to assist in the investigation where there is not a conflict of interest? Is it conceivable that as one of the answers to the problem you have stated—a very legitimate problem—the board would contract with one of the groups you mentioned to perform part of an investigation, so that there is not a duplication? They would become agents of both, or does that create other problems?

[Translation]

devoir passer par une première, deuxième, ou troisième enquête.

Capt Sjoquist: Non, non.

Le président: Cependant, vous demandez bien que le bureau ait le pouvoir exclusif de prendre certaines mesures qui affectent vos membres, et ce, malgré les autres lois?

Capt Sjoquist: À mon avis, le fait qu'on se reporte continuellement à ce projet de loi indique en soi que son libellé doit dire quelque chose à cet égard. J'entends par là que le libellé devrait clairement établir la préséance de ce projet de loi par rapport aux autres lois. Or, je ne crois pas qu'on l'ait fait. Et comme je l'ai dit à M. Angus un peu plus tôt, cette précision ne figure pas dans la partie où il est dit que les divers ministères et ministres parviendront à une entente avec le bureau. Or, il n'y est pas dit qu'ils devront parvenir à cette entente. Qu'arrivera-t-il dans les cas où il y aura désaccord avec le bureau? Je suppose que les ministres font ce qu'ils veulent. Enfin, je l'ignore, et c'est bien là le problème.

M. Angus: Je n'ai qu'une autre question à poser sur cette lancée. Le ministre d'État chargé des Transports nous a dit que la section du ministère chargée de faire les enquêtes sur les accidents maritimes sera intégrée au nouveau bureau. Cela veut donc dire qu'il y aura des mutations de personnel. Étant donné cela, est-ce que les niveaux d'enquête seront diminués? Est-ce qu'il n'y en aura que deux, ou trois?

Capt Sjoquist: Non. A moins que l'on ne prenne les mesures que j'ai évoquées plus tôt, la situation demeurera inchangée. La Direction des enquêtes sur les accidents maritimes effectuera le travail au nom du bureau. Cependant, la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière conservera son droit d'effectuer aussi des enquêtes, et ce, en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, et d'ailleurs, le ministre des Transports pourra lui commander de le faire. En outre, le président de l'Administration de pilotage demeurera lui aussi autorisé, en vertu de l'article 27 de la Loi sur le pilotage, à prendre des mesures disciplinaires contre les pilotes, et à participer à des enquêtes sur les accidents maritimes.

M. Angus: Je sais que le projet de loi comporte une disposition liée à cela—j'ignore où—mais le Bureau peut-il demander à d'autres groupes de l'aider à effectuer ces enquêtes lorsqu'il n'y a pas conflit d'intérêts? Est-ce que l'une des solutions au problème très réel que vous avez soulevé serait que le bureau travaille de concert avec l'un des groupes que vous avez mentionnés, afin d'éviter le dédoublement? On représenterait donc les deux groupes, ou est-ce que cela crée d'autres problèmes?

[Texte]

Capt Sjoquist: I think they would probably say it creates other problems. As far as I am concerned, that is a possible solution.

The problem we have found through years of experience in all these areas, and that is why I would just as soon have one area of priority, is that they all battle for jurisdiction. They all have to survive. They all think of themselves as having a purpose, and they battle for jurisdiction. As soon as one aspect or one branch oversteps it, internally—which once in a while we get some insight into and I am sure only to a small degree—they all battle one another, and they all vie for positions through the minister and everybody below him. I really think that is not serving any interest, but it caters to that sort of thing when you construct legislation, if legislation is constructed that lends itself to it. Obviously the way to stop that is to minimize it in the enabling legislation.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

Mr. Comuzzi: I gather what you are saying to us this morning is that you would like to see a clearer definition of what constitutes a marine occurrence for investigation. I might refer you to that section and get your comments on a marine occurrence under the Canada Shipping Act, but once that is established in definitive terms, what you would want to see is something in this legislation that would say that this act, insofar as investigations, takes precedence over any other legislation in place.

Capt Sjoquist: That is correct. Absolutely.

Mr. Comuzzi: Would you want to comment at this time on the definition under the Canada Shipping Act so that the marine occurrence can be better defined?

The Chairman: Before you come to the second part of the question, there is confusion at this part of the table. You have a good brief, and you made good points. But you do not even comment on clause 14, which sets out language which says that notwithstanding any other act of Parliament, other than the Department of National Defence, this board has priority in commencing an investigation. If anyone else in any other department—I paraphrase the subclause—has an investigation going on, then that department shall forthwith discontinue its investigation.

You have not even addressed that section in your brief, but we got into it in the latter stages of the questioning. From what you have said, I guess you feel that language is not strong enough. And from your own practical experience I guess you can never separate the problems of investigating an accident and having the department and/or board doing that from whatever regulatory or disciplinary action is going to be taken against an individual within the ambit of the company.

• 1220

In other words, you could have the accident investigation, and you have a priority for that right in

[Traduction]

Capt Sjoquist: Je crois qu'on nous répondrait probablement que cela crée d'autres problèmes. Cela dit, c'est une solution éventuelle, à mon avis.

Forts de notre longue expérience dans ces domaines, nous pouvons vous affirmer que tous les groupes luttent pour donner la haute main à leur compétence, et c'est pour cela que je préférerais qu'un de ces organismes ait préséance sur les autres. Ils doivent tous survivre, estiment tous avoir une raison d'être, et cherchent donc à l'emporter sur les autres. Or, lorsque cela se produit—d'après le peu que nous avons appris—ils s'en prennent tous les uns aux autres et cherchent à être dans les bonnes grâces du ministre et de ses collaborateurs. Ce genre de lutte interne ne me paraît pas utile, mais elle est peut-être inévitable lorsqu'on dispose d'un libellé qui s'y prête. La seule façon de mettre un terme à cela est de changer le libellé de la loi habilitante.

M. Angus: Merci, messieurs.

M. Comuzzi: Si j'ai bien compris, vous aimeriez que nous adoptions une définition plus claire des accidents maritimes qui doivent faire l'objet d'une enquête. Je peux toujours vous renvoyer à l'article relatif à cela dans la Loi sur la marine marchande du Canada, mais ce que vous souhaitez, c'est que le projet de loi actuel ait préséance sur toutes les autres lois en ce qui a trait aux enquêtes.

Capt Sjoquist: C'est exact. Tout à fait.

M. Comuzzi: Avez-vous quelque chose à dire au sujet de la définition figurant dans la Loi sur la marine marchande du Canada, afin que l'on précise mieux ce que l'on entend par un accident maritime?

Le président: Auparavant, je tiens à dire qu'il y a de la confusion de ce côté-ci de la table. Vous avez présenté un bon mémoire, et avez fait des remarques fort justes. Cependant, vous ne mentionnez même pas l'article 14, où il est précisé que, nonobstant toute autre loi fédérale, ce bureau a priorité lorsqu'il s'agit de tenir une enquête, exception faite du ministère de la Défense nationale. Pour paraphraser le paragraphe de l'article, si une autre enquête est en cours de par l'initiative d'un autre ministère, alors ce ministère la suspendra immédiatement.

Vous n'avez même pas mentionné cette disposition dans votre mémoire, mais les derniers à vous interroger l'ont abordée. A en juger d'après vos propos, cependant, je crois que d'après vous, le libellé du projet de loi n'est pas assez ferme. Je suppose que sur le plan pratique, il est impossible d'isoler les problèmes liés à l'enquête même, qu'elle soit effectuée par le ministère ou le bureau, des mesures de réglementation ou de discipline qu'il faudra prendre au sein de l'entreprise à l'endroit de certaines personnes.

Autrement dit, on peut tenir l'enquête, et à cet égard, l'article 14 établit que le bureau a priorité en la matière.

[Text]

clause 14. Later, obviously there could be a disciplinary action against an individual if he was in breach of something that may have been partly responsible for the accident. There is where you get your parallels, perhaps, but in terms of your investigation I would like you to comment on what you think about clause 14. Why does it not cover the situation?

Capt Sjoquist: If it does then there is no problem. I would answer your initial question there, Mr. Chairman, that I did not say anything about clause 14 because we absolutely and totally agree with clause 14. I was basically concentrated on what we disagree with, with a few references to other things.

Interestingly enough, our own solicitors through the years, including Bernard Deschênes when he was doing an investigation, seemed to have conflicting points of view about this. It seems to indicate in other clauses that clause 14 is not as wholly clear as it states in black and white. That is the problem.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman, and on a point of clarification too, when you mention subclause 14.(3), the saving provision in subclause 14.(4)(a) says that nothing in that clause that you just mentioned "prevents a department from investigating a transportation occurrence for any other purpose, or from investigating any matter that is related to the transportation occurrence".

The Chairman: That is what I said. I said you are never going to be able to separate the investigation of the accident from some other things that may happen because of discipline. I said that. Anyway, I got your point. This is why lawyers take a piece of legislation like this and end up in the Supreme Court, and we have problems with all sorts of things.

My last point of clarification is this. I was confused when you were reading through the brief. I think my staff has helped clarify the matter, and perhaps members have it very clearly. On the clause 28 privilege you want it in, but you want to make it absolutely clear that the on-board communication leaves it a little vague, and you want to have it on-board communication and the VTS.

Capt Sjoquist: That is correct.

The Chairman: And to stick it right in there.

Capt Sjoquist: That is correct.

The Chairman: I think you had some very good points, Captain, and members certainly explored your brief. Some of your points are so constructive I know they will help us in our deliberations. That VTS one. . . I think the air traffic controllers had a stronger lobby one day through the CASB bill. You did not get to lobby on this bill when it was being drafted, but you have come to the

[Translation]

Plus tard, cependant, il est tout à fait possible qu'on prenne des mesures disciplinaires contre un particulier s'il a été jugé en contravention d'un règlement et, partant, partiellement responsable de l'accident. C'est alors qu'il y a peut-être chevauchement, mais quoi qu'il en soit, j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'article 14. Pourquoi ne prévoit-il pas cette situation?

Capt Sjoquist: Si l'article peut couvrir une telle situation, alors il n'y aura pas de problème. Cela dit, si je n'ai rien dit au sujet de l'article 14, c'est parce que nous sommes entièrement d'accord avec son contenu. J'ai parlé surtout des points sur lesquels nous sommes en désaccord, et à peine mentionné les autres choses.

Il est intéressant de noter qu'au cours des années, nos propres avocats, y compris Me Bernard Deschênes, qui a déjà effectué une enquête, n'étaient pas tous du même avis là-dessus. D'après moi, cela tient au fait que les autres articles neutralisent quelque peu l'article 14. C'est cela le problème.

M. Keyes: Monsieur le président, j'aimerais invoquer le Règlement, et demander aussi un éclaircissement. Lorsque vous mentionnez le paragraphe (3) de l'article 14, il ne faut pas oublier le paragraphe (4), où il est dit que «le paragraphe (3) n'a toutefois pas pour effet d'empêcher un ministère d'enquêter sur l'accident à toute autre fin ou sur toute question liée à celui-ci qui ne fait pas l'objet d'une enquête par le Bureau».

Le président: C'est ce que je disais. On ne peut vraiment isoler l'enquête en soi de mesures disciplinaires ou d'autres initiatives. Je l'ai déjà dit. Enfin, j'ai compris ce à quoi vous vouliez en venir. C'est pour cela que des avocats se fondant sur un texte législatif semblable peuvent aller jusque devant la Cour suprême, et cela crée aussi beaucoup d'autres problèmes.

Maintenant, je vous demande un dernier éclaircissement. La lecture de votre mémoire m'a laissé avec des idées assez embrouillées. Je crois que mon personnel m'a peut-être aidé à tirer certaines choses au clair, et certains députés ont peut-être tout compris. Cela dit, vous voulez qu'on conserve l'article 28 relatif aux renseignements protégés, mais vous tenez à ce que nous sachions que d'après vous, la définition de l'enregistrement de bord est un peu vague, et vous voudriez qu'elle englobe, outre les enregistrements de bord, les bandes des Services du trafic maritime.

Capt Sjoquist: C'est exact.

Le président: Vous voudriez donc que cela soit inséré dans cet article.

Capt Sjoquist: C'est exact.

Le président: Capitaine Sjoquist, vous avez soulevé de très bonnes questions, et les membres de notre Comité ont certainement étudié votre mémoire attentivement. Certaines de vos propositions sont tellement positives qu'elles nous aideront sans doute lors de nos délibérations ultérieures. Celle, par exemple, qui porte sur les bandes des Services du trafic maritime. . . Je crois que les

[Texte]

committee and I am sure we are going to accommodate many things.

This afternoon we have three important witnesses at 3.30 in the Railway Committee Room. We stand adjourned until 3.30 p.m.

AFTERNOON SITTING

• 1531

The Chairman: Order. Our first witness is the Canadian Air Traffic Control Association, Mr. Fisher.

Mr. Fisher, you have a nice opening statement that is pretty short and sweet. Perhaps that is what you could start with.

Mr. Carl Fisher (Vice-President, Labour Relations, Canadian Air Traffic Control Association): Thank you, Mr. Chairman. With me today is Herb Brennen, our managing director. We welcome the opportunity to address this committee on Bill C-2.

First of all, I would like to emphasize that there are many positive changes in this bill, with respect, when compared with the Canadian Aviation Safety Board act. Bill C-2 will have a far-reaching impact on aviation safety, and therefore we urge the committee to consider very carefully making some significant amendments to ensure that the best results are achievable.

Paragraph 3.(1)(b) deals with airspace. We support this addition, because it should eliminate any jurisdictional disputes over the investigation of aviation occurrences within airspace under Canadian aviation control.

On the name of the board, we recommend the name be "Canadian Transportation Safety Board", to reflect a broader mandate than accident investigation only.

About subclause 4.(2), it can be expected that aviation investigators and the resulting recommendations will demand a significant portion of the board's time and resources. Therefore it will be necessary to ensure required aviation expertise when selecting the board representatives.

While we support the statement that the board members should collectively be knowledgeable about air, marine, rail, and commodity pipeline transportation, the qualifications of board members should reflect their capability to assess material reasonably and fairly, to listen to various viewpoints, to weigh all the evidence carefully,

[Traduction]

aiguilleurs du ciel disposaient d'un groupe de pression peut-être plus puissant lors de la rédaction du projet de loi qui a créé le Bureau de la sécurité aérienne. Vous n'avez pas eu l'occasion d'exercer des pressions lors de la rédaction de ce projet de loi, mais votre présence au Comité nous a certainement été très utile, et continuera à l'être.

Cet après-midi, nous accueillerons trois importants témoins à 15h30, dans la salle du Comité des chemins de fer. La séance est donc levée jusqu'à 15h30.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Je déclare la séance ouverte. Nous avons pour premier témoin M. Fisher, représentant l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien.

Votre déclaration liminaire, monsieur Fisher, ne s'embarrasse heureusement pas de longueurs; vous pourriez peut-être commencer par là.

M. Carl Fisher (vice-président, Relations du travail, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Herb Brennen, notre directeur administratif. Nous sommes heureux de pouvoir discuter avec le Comité du projet de loi C-2.

Permettez-moi d'abord de souligner que ce projet de loi, si on le compare à la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, contient de nombreuses modifications qui emportent notre adhésion. Le projet de loi C-2 aura de vastes répercussions sur la sécurité du trafic aérien, et c'est pourquoi nous prions instamment le Comité d'envisager certaines modifications à y apporter, de façon à obtenir les meilleurs résultats possibles.

L'alinéa 3.(1)(b) s'applique à l'espace aérien, et nous appuyons cet ajout, qui évitera tout conflit de juridiction sur l'enquête d'un accident qui s'est produit dans l'espace aérien sous le contrôle canadien.

En ce qui concerne le titre du bureau, nous recommandons d'adopter «Bureau canadien de la sécurité des transports», appellation qui élargit son mandat au-delà des simples enquêtes sur les accidents.

A propos du paragraphe 4.(2), on peut prévoir que les enquêtes sur les accidents aériens et les recommandations qui en découleront absorberont une grande partie du temps et des ressources du bureau. Aussi convient-il de veiller à ce que le bureau compte, parmi ses membres, des personnes compétentes dans le domaine des transports aériens.

Tout en convenant que les membres du bureau doivent posséder collégalement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc, les qualifications des membres devraient les mettre en mesure d'évaluer les faits avec compétence et équité, d'écouter les uns et les autres, de peser

[Text]

and to act in the capacity of board member as opposed to investigator. It is critical that public conflicts between board members be avoided.

• 1535

On clauses 5, 8 and 10 of Bill C-2, we support clear delineation of responsibilities between the chairman, board members and staff. With respect to the duties of the chairman, we believe clause 5 should contain a provision that the chairman has the exclusive responsibility to manage all public statements on behalf of the board, either personally or through his delegated representative.

On clause 13 with respect to reporting to Parliament, we agree with the recommendation of the Commission of Inquiry into Aviation Safety, the Dubin commission, that the Minister of Transport should not be the minister responsible for reporting to Parliament for any board such as this. We propose that the President of the Privy Council be responsible for such reporting. This, in our opinion, should go a long way towards eliminating the perceived or real conflict of interest between the board and the Minister of Transport.

On clause 23 regarding observers, we support this provision, which provides for observers to attend an investigation of transportation occurrences conducted by the board under the circumstances described in paragraphs 23.(2)(a),(b),(c) and (d). Our support is contingent, however, on the retention of subclause 23.(3), which deals with the ability of the board to remove an observer.

On subclause 24.(2) regarding draft reports, we support the practice of providing draft reports prior to the release of a final report for the purpose of providing those with a direct interest in the findings a reasonable opportunity to make representations to the board. We believe this practice can complement the accuracy of the final report.

On subclause 24.(3) regarding the confidentiality of draft reports, we welcome this provision as read in conjunction with clause 35, which deals with penalties, and with subclause 4.(3), if applicable.

On paragraph 25.(1)(a) regarding interim reports, we do not agree that there is a need to supply an interim report on demand by a minister at any time during an investigation. The minister has the ability to have his own accredited observer present during the investigations as provided for in clause 23. Paragraph (a) should be reworded along the lines of paragraph (b), which enables the minister to obtain an interim report on the progress and findings of an investigation where the transportation occurrence involves a fatality and significant progress has been made in the board's investigation. All interested

[Translation]

soigneusement tous les témoignages et d'intervenir en tant que membres du bureau, et non en tant qu'enquêteurs. Il est essentiel d'éviter des dissensions publiques entre membres du bureau.

En ce qui concerne les articles 5, 8 et 10 du projet de loi C-2, nous sommes en faveur d'une délimitation nette des attributions du président, des membres du bureau et du personnel. Il conviendrait, à notre avis, d'ajouter une disposition à l'article 5 qui porte sur les fonctions du président, investissant ce dernier de la responsabilité exclusive de faire des déclarations publiques au nom du bureau, soit en son nom, soit par un représentant auquel il aura délégué ce pouvoir.

Quant à la question du rapport à présenter au Parlement, dont il est question à l'article 13, nous sommes d'accord avec la recommandation de la Commission Dubin d'enquête sur la sécurité aérienne d'après laquelle le ministre des Transports ne devrait pas être le ministre responsable du rapport à présenter au Parlement pour un bureau comme celui-ci. Nous proposons que ce rapport soit adressé au président du Conseil privé, ce qui permettrait d'éliminer, dans une grande mesure, le conflit d'intérêts, réel ou imaginaire, entre le bureau et le ministre des Transports.

Nous sommes en faveur de l'article 23, qui traite de la question des observateurs et spécifie, aux alinéas 23.(2) a), b), c) et d), les conditions auxquelles ceux-ci assistent aux enquêtes sur les accidents de transport menées par le bureau. Nous insistons toutefois pour que soit retenu le paragraphe 23.(3), qui permet au bureau d'écarter de l'enquête un observateur.

En ce qui concerne le paragraphe 24.(2) sur le projet de rapport, nous sommes en faveur de cette pratique avant la publication du texte définitif, afin de permettre à ceux qui sont directement intéressés aux conclusions du rapport de présenter des objections au bureau, ceci dans le souci de renforcer la véracité du rapport définitif.

Le paragraphe 24.(3) porte sur l'interdiction de communiquer ou de laisser communiquer le projet de rapport; nous sommes en faveur de ce paragraphe assorti de l'article 35, qui porte sur les infractions, ainsi que, le cas échéant, du paragraphe 4.(3).

Nous ne considérons pas nécessaire, contrairement à ce qui figure à l'alinéa 25.(1) a), de fournir, à la demande du ministre et au cours de l'enquête, un rapport provisoire. En effet, il est loisible au ministre de nommer, s'il le juge bon, un observateur qui assistera à l'enquête, comme il est prévu à l'article 23. La version anglaise de l'alinéa 25.(1) a) devrait être remaniée d'après l'alinéa b), qui permet au ministre de demander un rapport provisoire faisant le point des conclusions d'une enquête sur un accident de transport où il y a perte de vie lorsque l'enquête est suffisamment avancée. Tous les rapports provisoires

[Texte]

parties should receive a copy of any interim report, regardless of who made the request.

Clause 29 deals with ATC recordings. This clause, as presently worded, is a major cause of concern to us. Generally, there is a much greater degree of protection given to on-board recordings in clause 28 than that given to air traffic control recordings in this clause.

First of all, subclause 29.(1), which deals with the definition of "air traffic control recording", in our opinion should include video and computer read-outs of ATC operations. With the advent of the radar modernization project coming into operation during the fall of 1989, video recordings of air traffic control displays will exist. Computer read-outs of air traffic control operations are presently available. Our whole thrust with respect to clause 29 of this bill is to have ATC recordings given the same degree of protection as is being given to on-board recordings under clause 28 of this bill. If these changes were made, it would ensure that air traffic control recordings are used only for their intended purposes.

I reiterate that the purpose of air traffic control recordings is to facilitate monitoring and investigation from a safety point of view. We are concerned that failure to provide the necessary protections to air traffic control recordings in this legislation will result in such recordings being used for other purposes. We feel strongly that public and media accessibility to air traffic control recordings will hamper the investigation of aviation occurrences and that will result in premature speculation and blame.

• 1540

While some may argue that such communications can be recorded by sources other than the Department of Transport, it is important to bear in mind that for the purposes of this legislation the issue is the use of employer-developed recordings. Other acts of Parliament, such as the Radio Act of Canada, address the re-broadcasting of recorded communications.

We go over to clause 30, referred to on page 10 of our brief. Clause 30 establishes a subject of statements that are privileged. However paragraph 30.(7)(a) permits a statement to be used against the person who made it for purpose of civil proceedings. We believe that statements obtained by the board or investigator under this act for the purpose of investigating a transportation occurrence to enhance aviation safety should be prohibited from use in civil proceedings.

If such statements could potentially be used in civil proceedings, individuals may well feel obliged to obtain legal advice and have legal representation present prior to making any statement. This would seriously detract from the immediacy of on-site transportation occurrence investigation by causing lengthy delays in the conduct of

[Traduction]

devraient être diffusés auprès de toutes les parties intéressées, quel que soit celui qui en a fait la demande.

L'article 29, qui porte sur les enregistrements contrôle de la circulation aérienne, ne laisse pas de nous préoccuper, car on y accorde aux enregistrements contrôle de la circulation aérienne une protection bien moindre que celle que l'article 28 accorde aux enregistrements de bord.

Le paragraphe 29.(1), qui porte sur la définition d'«enregistrements contrôle», devrait, à notre avis, inclure les enregistrements vidéo et les transcriptions des communications du contrôle de la circulation aérienne. Grâce au programme de modernisation du réseau radar qui entrera en vigueur à l'automne 1989, il y aura des enregistrements vidéo des opérations de contrôle du trafic aérien, et il existe déjà, à l'heure actuelle, des transcriptions d'ordinateurs de ces opérations. Nous tenons donc beaucoup à ce que ces enregistrements bénéficient de la même protection que les enregistrements de bord, aux termes de l'article 28 du projet de loi. Ces modifications garantiraient que les enregistrements ne sont utilisés qu'aux fins prévues.

L'objectif des enregistrements contrôle est de faciliter le suivi et l'enquête du point de vue de la sécurité, et nous craignons que, faute d'assurer la protection nécessaire aux enregistrements des opérations de contrôle du trafic aérien, ceux-ci ne soient utilisés à d'autres fins. Nous sommes convaincus en effet que le fait, pour le public et les organes de presse, d'avoir accès à ces enregistrements nuirait aux enquêtes sur les accidents aéronautiques en suscitant des conjectures et des conclusions prématurées.

Certains objecteront que les communications peuvent être enregistrées par des organes autres que le ministère des Transports, mais aux fins du présent projet de loi, ce sont les enregistrements faits par l'employeur qui sont en cause. Il y a d'autres lois, par exemple la Loi canadienne sur la radio, qui régissent la rediffusion des communications enregistrées.

Nous passons à l'article 30, dont il est question à la page 9 de notre mémoire. L'article 30 traite de la protection des déclarations, mais au paragraphe 30.(7), il est dit qu'il ne peut être fait usage des déclarations contre leur auteur dans une procédure judiciaire. Nous considérons que les déclarations obtenues par le bureau ou un enquêteur du bureau aux fins d'une enquête sur un accident aéronautique menée dans l'intérêt de la sécurité aérienne ne devraient pas pouvoir être utilisées dans une procédure au civil.

Dans une telle éventualité, les personnes concernées pourraient juger nécessaire de consulter un avocat et de requérir sa présence avant de faire une déclaration. Ceci causerait de sérieux retards dans la conduite des entrevues et irait ainsi à l'encontre de l'immédiateté de l'enquête à mener sur les lieux d'un accident de transport. Les

[Text]

interviews. Statements as defined in paragraph 30.(1)(a) are not necessary for civil proceedings, since examination for discovery and subpoena are both legal procedures for obtaining information for such proceedings.

On the bottom, we propose that subclause 30.(7) be reworded as on page 10 of our brief. If this clause is not changed to what we propose, we will seriously have to reconsider our current operation when our members appear before the board during an investigation.

To sum it up, Mr. Chairman, the resource alignment of the new board will be critical to its success, and we urge those who determine such resources not to be committed to equal distribution on transportation mode basis. Distribution should be based on anticipated workload and expertise required in each of the various modes.

Additionally we are concerned with the serious lack of staff, with air traffic control expertise at the Aviation Safety Board. Air traffic control is a significant consideration in the investigation of aviation occurrences and in the board's final report. Again we urge those who are making such decisions to recognize the requirement for a significant increase for air traffic control expertise in the air component at the new board.

The Chairman: Fine, Mr. Fisher. Thank you for your overview of your brief highlighting several clauses of concern and suggesting actually in some of the real points, some amendments which very well will help the committee in our deliberations.

I see Mr. Angus and Mr. Pronovost at this stage.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Fisher, Mr. Brennen, thank you for your brief and your brief presentation of it. You have made some very useful and interesting suggestions. I do not think we had anticipated the whole question of video and computer printouts, and I think that is very helpful to us.

Part of what the committee has been talking about, though, has been the expansion of that protection, the privilege, where with the exception of your comments about the need to expand it within air, most of what we have been discussing is about giving the marine sector and the rail sector, particularly those who use the communication devices and whose voices are recorded, the same kind of protection afforded to the air side. I would assume you would have no objection to our expanding into those areas and that while your wording may be aimed at the air side we could adapt to marine and rail with no problem.

[Translation]

déclarations définies au paragraphe 30.(1) ne sont pas nécessaires aux poursuites au civil, car des moyens juridiques existent déjà pour l'obtention des renseignements nécessaires à ces procédures, à savoir l'interrogation préalable et l'assignation des témoins.

Nous proposons donc que le paragraphe 30.(7) soit reformulé comme il est énoncé à la page 8 de notre mémoire. En l'absence d'une telle mesure, nous nous verrons dans l'obligation de réexaminer les conditions dans lesquelles nos membres comparaissent devant le bureau pendant une enquête.

En résumé, monsieur le président, l'aménagement des ressources serait un facteur critique de la réussite du nouveau bureau, et nous prions instamment ceux qui décident de l'attribution de ces ressources de ne pas les répartir également entre les différents modes de transport, mais plutôt en fonction du volume de travail prévu et des compétences requises dans chacun de ces modes de transport.

Nous voudrions signaler, en conclusion, la grave pénurie de personnes compétentes dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne au sein du personnel du BCSA. Le contrôle de la circulation aérienne est un facteur important dans les enquêtes sur les accidents aéronautiques, ainsi que dans la version définitive des rapports du BCSA. Nous espérons que ceux qui prendront ces décisions sauront reconnaître la nécessité d'accroître, dans le nouveau bureau, l'effectif compétent en matière de contrôle de la circulation aérienne.

Le président: Je vous remercie, monsieur Fisher. Vous avez, dans votre mémoire, mis en relief certaines questions qui vous causent des inquiétudes et fait des propositions d'amendement qui pourront être fort utiles au Comité, ce dont je vous remercie.

Je vois que MM. Angus et Pronovost demandent la parole.

M. Angus: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci de votre mémoire, monsieur Fisher, monsieur Brennen, et des propositions intéressantes et utiles que vous avancez. Nous n'avions pas prévu, je crois, toute la question des enregistrements vidéo et des transcriptions, et votre objection aura servi à attirer notre attention là-dessus.

Ce Comité s'est toutefois penché sur la question de la protection des enregistrements, mais tandis que vous insistez sur la nécessité d'augmenter la protection des enregistrements du contrôle de la circulation aérienne, nous avons surtout discuté de la protection des enregistrements des secteurs maritime et ferroviaire, en particulier de ceux qui se servent de moyens de communication et dont les voix sont enregistrées, et qui devraient bénéficier du même genre de protection que celle qui est accordée au secteur de l'aéronautique. Je présume que vous n'avez pas d'objections à ce que nous étendions la même protection aux domaines susnommés, bien que vous-mêmes ayez surtout plaidé la cause de la

[Texte]

Mr. Fisher: We have no difficulty with that.

Mr. Angus: I would like to deal with a couple of things you raise in your brief. Let me just start on page two, where you talk about board representation. You do not deal with the number of members on the board. Have you looked at that? Do you think the number offered in the legislation is sufficient to deal with all of the modes?

Mr. Fisher: We reviewed that and we came to the conclusion that a maximum of five was sufficient. It was our opinion that a small board would be more effective.

• 1545

Mr. Angus: The suggestion is that there be two for the air side, one for marine, and one for rail and pipeline. Is part of your satisfaction the fact that you have two?

Mr. Fisher: It is news to me that you plan two for the air side. If that is what has come up, yes, we would be happy with two. We could live with one also; but it has to be an individual very well educated in aviation. That is some of our concern.

Mr. Angus: At the bottom of that page you talk about the need for the legislation to make it very clear that the chairman has the exclusive responsibility to manage all public statements on behalf of the board. Why that recommendation?

Mr. Fisher: Well, from our experience with what has happened with the Canadian Aviation Safety Board over the last year, we are of the opinion it is better for the system, better for the public, that there be only one statement coming from the body at that time. There should not be a conflict in public. It should be resolved before it reaches the public.

Mr. Angus: So you are saying that if there is a division within the board, those who hold the minority view should not be in any way allowed to express that view to the public.

Mr. Fisher: That is our position, because you then have a difference of opinion that goes before the public, and then you are into a public debate on who is right. Those types of situations should be addressed internally, in our opinion, before they become public.

Mr. Angus: Do you feel there is a need for a mechanism beyond the board...? Let us say we have a fundamental disagreement where you have a 3-to-2 split, not much different from what we saw with the CASB on some of their issues. Should there be a higher authority they would go to for some form of adjudication if they

[Traduction]

protection des enregistrements du contrôle de la circulation aérienne.

M. Fisher: Non, nous n'y voyons pas d'objections.

M. Angus: Je voudrais revenir sur plusieurs questions que vous avez soulevées dans votre mémoire. A la page deux, vous parlez de la composition du bureau, sans toutefois aborder la question du nombre des membres de ce bureau. Y avez-vous songé? Ses membres sont-ils suffisamment nombreux, dans le projet de loi, pour traiter de tous les modes de transport?

M. Fisher: Nous avons étudié cette question, et notre conclusion est affirmative, en ce sens qu'un bureau aux effectifs réduits sera plus efficace.

M. Angus: Il est proposé que deux membres représentent les transports aériens, un les transports maritimes et un les transports ferroviaires et les productoducs. Est-ce le fait d'avoir deux membres pour vous représenter qui vous paraît satisfaisant?

M. Fisher: J'ignorais que l'intention était d'avoir deux représentants pour les transports aériens, mais si telle est la décision, nous en serions certainement satisfaits. Nous pourrions aussi nous contenter d'un seul, mais encore faut-il qu'il s'agisse d'une personne hautement compétente dans ce domaine. C'est sur ce point que nous avons certaines appréhensions.

M. Angus: Au bas de cette page, vous mentionnez la nécessité, pour le président, d'avoir la responsabilité exclusive des déclarations publiques au nom du bureau. Qu'est-ce qui vous amène à faire cette recommandation?

M. Fisher: Après ce qui s'est passé l'an dernier avec le Bureau canadien de la sécurité aérienne, nous considérons qu'il est préférable pour le système et pour le public qu'une seule déclaration émane de ce bureau et que tout conflit éventuel soit réglé avant d'atteindre le public.

M. Angus: S'il y a donc dissidence d'opinions au sein du bureau, ceux qui sont en minorité ne devraient en aucun cas être autorisés à exprimer leur opinion en public.

M. Fisher: C'est notre opinion, parce que, quand le débat est porté devant le public, celui-ci doit décider qui a tort et qui a raison. Ce genre de cas devraient être réglés entre les membres du bureau, à notre opinion, et les opinions dissidentes ne devraient pas devenir publiques.

M. Angus: Voyez-vous la nécessité d'un mécanisme au-delà du bureau...? Supposons qu'il y ait un différend fondamental et que les avis soient partagés par trois contre deux, ce qui s'est produit avec le BCSA sur certaines questions. Devrait-il y avoir une instance supérieure pour trancher si l'entente ne peut se faire et si la minorité

[Text]

really cannot come to an agreement and if the minority viewpoint is so strong that they feel they wish to pursue it, as opposed to accepting the decision of the board?

Mr. Fisher: I am going to relate it back to the NTSB in the States. They have operated for a number of years. We have never seen them publicly debate their differences, and it seems to operate quite well. If it is a 3-to-2 decision of the board, then the majority would rule. I do not think it is to the advantage of the public or of whatever mode of aviation or mode or transport they are in that you have a difference of opinion going out to the public when you are dealing with an accident or safety.

Mr. Angus: On page 3 you suggest the President of the Privy Council should be responsible for the board's reporting. We had great fun talking about the who, and there seems to be a consensus that nobody wants the Minister of Transport. The difficulty is figuring out which minister, if any, it should go to. Some have chosen Justice, others have, like you, chosen the President of the Privy Council. Why?

Mr. Fisher: In our opinion the President of the Privy Council is not responsible for one single department only. So in our eyes he or she would be the most neutral person.

Mr. Benjamin: What about the Speaker of the House?

Mr. Angus: That has been the other suggestion, that instead of reporting to a minister the board report directly to Parliament by tabling reports in Parliament, much as the Auditor General does.

Mr. Fisher: I think our position would still be the President of the Privy Council.

Mr. Angus: On the same page you talk about the draft reports. You support the practice of providing draft reports prior to the release of the final report. It was argued this morning that if you allow any draft reports to go to anybody, whether it be the Minister of Transport or CATCA or CALPA or an aviation company or what have you, it leads to a perception that the vested interests have the ability to change the report; and it has been argued that there should be no draft reports. Yes, interim reports where appropriate because of some findings that need to be reported as quickly as possible. Do you feel there is any perception of undue influence by those who participate in the process?

Mr. Fisher: I can go back to our experience with the Canadian Aviation Safety Board, where we have been involved in draft reports. I think the main concern is that it remain confidential. Being involved in draft reports, we are able to bring to attention various things that were missed in the initial or draft report. I think by doing away with that process you are eliminating the possibility of

[Translation]

insiste pour exprimer une opinion dissidente au lieu de se ranger à l'avis de la majorité?

M. Fisher: Je vais vous citer comme exemple le National Transport Security Board des États-Unis, qui existe depuis un certain nombre d'années, semble fonctionner de façon satisfaisante et n'a jamais exposé ses différends au public. Si le bureau prend une décision par trois voix contre deux, la majorité devrait l'emporter. Quand il s'agit d'un accident ou de sécurité, il n'est de l'intérêt ni du public, ni de quelque mode de transport que ce soit, de laver son linge sale en public.

M. Angus: Vous proposez, à la page 3, que le rapport du bureau soit remis au président du Conseil privé. Nous avons eu une discussion très amusante sur le point de savoir qui, quel ministre, devait en être responsable, mais tous étaient d'accord pour que ce ne soit pas le ministre des Transports. Certains ont proposé que ce soit le ministre de la Justice, d'autres, comme vous, que ce soit le président du Conseil privé. Qu'est-ce qui vous fait pencher en faveur de cette solution?

M. Fisher: C'est parce que le président du Conseil privé n'est pas responsable uniquement d'un ministère et serait donc, à nos yeux, la personne la plus susceptible d'être neutre.

M. Benjamin: Qu'en est-il du Président de la Chambre des communes?

M. Angus: C'est l'autre proposition qui a été faite, à savoir qu'au lieu de faire rapport à un ministre, le bureau fasse rapport directement au Parlement en déposant devant lui ses rapports, comme le fait le vérificateur général.

M. Fisher: Je crois que nous préférerions quand même le président du Conseil privé.

M. Angus: Vous parlez, à la même page, des projets de rapport en proposant que ceux-ci soient communiqués avant la publication du rapport définitif. Mais l'objection qui a été faite ce matin, c'est que si le ministre des Transports, ou l'ACCTA, ou l'ACPLA, ou une compagnie aérienne, reçoit un projet de rapport, cela donne l'impression que ceux qui ont des intérêts en jeu sont en mesure de modifier le rapport, et c'est pourquoi certains pensent qu'il ne devrait pas y en avoir. Dans certains cas, des rapports provisoires s'imposent, parce que certaines conclusions doivent être publiées dans les plus brefs délais. Avez-vous l'impression que l'on soupçonne ceux que concernent les enquêtes d'exercer une influence qu'ils ne devraient pas avoir?

M. Fisher: Je voudrais me référer à notre expérience avec le Bureau canadien de la sécurité aérienne, pour lequel nous avons participé à la rédaction de projets de rapport. L'essentiel est que ceux-ci restent confidentiels. Dans un projet de rapport, on est en mesure de mettre en relief certaines questions sur lesquelles la lumière n'a pas été faite dans le premier rapport. Si vous supprimez cette

[Texte]

some corrections being made. The board still has the final decision.

• 1550

Mr. Angus: Can you give us some examples? It is an important element of the bill and part of the process, but can you give us some examples, not to change where the blame is, but where you have been able to correct or require the board to fill in gaps in the documentation?

Mr. Fisher: With a number of operating irregularities within air traffic control, we brought to the board's attention some of the discrepancies through the draft report system. After they reviewed it, they saw our point of view of the occurrence—not the final outcome, but the actions that led up to the occurrence.

Mr. Herb Brennen (Managing Director, Canadian Air Traffic Control Association): I would like to add a comment on that particular circumstance. There have been circumstances where a report has been issued, and it is much harder to correct a problem that was done innocently that is in black and white in those statements than it is to offer a suggestion while it is still in a draft stage, before the idea gets set in concrete in the minds of those who have reports in their hands. Particularly up to this point, with the limited ATC experience that has been present within the operations of the CASB, it has been important to us to have an opportunity to look at those reports in the draft stage and to make comments so that some of the facts, if you like, are more accurately addressed and some of the impressions that are being made are corrected before they are issued.

Mr. Angus: I cannot remember: Under the CASB, would you have seen the recommendations or just the background?

Mr. Fisher: We saw the draft report, which included anything that would interest a party. We would have to be an interested party before we saw the draft report. Of course, when we got into aircraft or air traffic control operating irregularities, we saw the draft report, we saw the occurrence that led up to it and what the recommendations would be.

Mr. Angus: Have you ever commented on the recommendations in draft form, and do you think it is appropriate at that point in the process for anyone to comment on the recommendations at all?

Mr. Fisher: When it comes to air traffic control, at least in our experience, it is very important, because it brings it to their attention. You are dealing with people on the board who are not as familiar with the air traffic control situation as we are. At least that gives us the opportunity,

[Traduction]

étape, vous risquez de ne pouvoir procéder à certaines corrections. La décision finale repose toujours encore entre les mains du bureau.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner quelques exemples? C'est un élément important du projet de loi et une partie essentielle du processus, mais pourriez-vous nous donner quelques exemples de situations où il ne s'agissait pas de trouver un nouveau coupable, mais où vous avez pu apporter des corrections ou demander au bureau de combler certaines lacunes du côté de la documentation?

M. Fisher: L'étape du projet de rapport nous a permis de signaler au bureau plusieurs anomalies dans les opérations de contrôle de la circulation aérienne. Après révision du rapport, ils ont compris notre perception de l'accident—il ne s'agissait pas du résultat final, mais des actions qui avaient provoqué l'accident.

M. Herb Brennen (directeur administratif, Association canadienne du contrôle du trafic aérien): J'aimerais ajouter une observation à ce sujet-là. Il y a eu des cas où le rapport a été publié, et il devient beaucoup plus difficile de corriger une erreur, même faite par inadvertance, une fois qu'elle est couchée sur papier dans ces déclarations, que d'offrir une suggestion pendant qu'on en est encore à l'étape du projet de rapport, avant que l'idée ne soit entrée dans l'esprit de ceux qui reçoivent le rapport. Jusqu'à présent, étant donné le peu d'expérience du contrôle de la circulation aérienne au sein du Bureau canadien de la sécurité aérienne, il a été très important pour nous d'avoir l'occasion d'examiner les projets de rapport et de faire des observations pour que certains faits soient, si vous voulez, rendus de façon plus exacte et pour que l'impression que l'on pourrait donner soit rectifiée avant que le rapport ne soit publié.

M. Angus: Je ne me rappelle plus si, du temps du BCSA, vous examiniez les recommandations ou seulement le document de travail.

M. Fisher: Nous recevions le projet de rapport, qui comprenait tout ce qui pourrait intéresser un intervenant. Il fallait être considéré comme partie intéressée pour recevoir l'ébauche. Évidemment, lorsqu'il s'agissait d'anomalies dans le fonctionnement d'un aéronef ou du contrôle de la circulation aérienne, nous prenions connaissance du projet de rapport, de l'accident qui en avait fait l'objet et des recommandations.

M. Angus: Avez-vous déjà fait des observations au sujet des recommandations à l'étape du projet de rapport, et croyez-vous qu'il convient que qui que ce soit fasse des observations au sujet des recommandations à cette étape-là du processus?

M. Fisher: Pour ce qui est du contrôle de la circulation aérienne, notre expérience nous démontre qu'il est extrêmement important que cela se fasse, parce que c'est ainsi qu'on attire l'attention du bureau sur la situation. Les membres du bureau ne connaissent pas aussi bien que

[Text]

if we do not agree with the recommendations, to tell them why, and maybe they could improve the recommendations. We are not opposed to recommendations to approve the system, but we should have an opportunity to review.

Mr. Angus: On page 4 of your report you talk about the interim report and you say that you do not agree that there is a need to supply an interim report on demand by a minister at any time during an investigation. Then you go on to say that the minister has the ability to have his own accredited observer present during the investigation. As I understand the act, the observer only has certain access. The observer does not have the knowledge of the individual witness testimony and therefore would not have all of the information. Where the board itself sees a problem and sees an early answer to the problem, or, conversely, because of public concern the minister should have the ability to request an interim report, do you not see that there is value in that part of that process?

Mr. Brennen: We do not disagree with the interim report as much as we have had difficulty identifying why the minister himself should have that degree of call. We are not objecting to interim reports, but we are suggesting also that if one is to be issued, regardless of who makes the call for it, all parties interested in this particular investigation should have a copy of it.

Mr. Angus: Those would be the parties that have already registered with the board with regard to that particular incident.

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Monsieur Fisher, je voudrais tout d'abord parler des articles 5, 8 et 10, où l'on parle des responsabilités respectives du président, des membres et du personnel du Bureau. C'est un point dont on a eu l'occasion de discuter précédemment, mais qui mérite réflexion, à mon point de vue.

• 1555

Vous dites que l'article 5 devrait confier la responsabilité exclusive de toutes les déclarations au président du Bureau. Considérez-vous que le président devrait dire publiquement si le rapport final a été adopté à l'unanimité ou à la majorité des voix?

Mr. Fisher: No. I think the chairman of the board should make public... whether it is unanimous or just a simple majority. That should be the board's position.

M. Pronovost: Est-ce qu'il devrait également rendre publics les noms des gens qui ont une opinion minoritaire et donner les raisons de cette opinion minoritaire? Est-ce que celle-ci devrait être dévoilée publiquement?

Mr. Fisher: In our opinion, no. It should be the decision of the board and that is it. Whether it is unanimous or a majority, it should be one statement that this is the board's position. Otherwise you create what

[Translation]

nous le contrôle de la circulation aérienne. Au moins, cela nous donne l'occasion, si nous ne sommes pas d'accord avec les recommandations, de leur expliquer pourquoi. Peut-être qu'ils pourront ainsi améliorer les recommandations. Nous ne nous opposons pas à des recommandations approuvant le système, mais nous devrions avoir la possibilité de les examiner.

M. Angus: A la page 4 de votre mémoire, vous parlez du rapport provisoire et vous dites que vous ne croyez pas qu'il soit nécessaire de produire un rapport provisoire à la demande du ministre à n'importe quel moment de l'enquête. Ensuite, vous faites état du fait que le ministre a le pouvoir de désigner un observateur pour assister à l'enquête. Si j'ai bien compris la loi, l'observateur n'a qu'un accès limité. Il ne prend pas connaissance des témoignages individuels et ne disposerait donc pas de toute l'information existante. Là où le bureau lui-même voit qu'il y a un problème et envisage une solution immédiate, ou, dans le cas contraire, là où il y a inquiétude au sein de la population, le ministre ne devrait-il pas être en mesure de demander un rapport provisoire? Ne trouvez-vous pas qu'il s'agit là d'une option valable?

M. Brennen: Ce n'est pas tellement le rapport provisoire qui nous dérange, mais le fait que le ministre lui-même ait autant de poids. Nous ne nous opposons pas à ce qu'il y ait des rapports provisoires, mais nous proposons que si un tel rapport est publié, quelle que soit la personne qui l'a demandé, toutes les parties intéressées par l'enquête en reçoivent un exemplaire.

M. Angus: Il s'agirait donc des parties qui ont déjà fait savoir au bureau que cet incident les intéressait.

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): Mr. Fisher, I would first like to discuss sections 5, 8 and 10, concerning the respective responsibilities of the chairman, the members and the staff of the Board. This is a point we had the opportunity to discuss earlier, but which, to my mind, deserves further consideration.

You say that section 5 should give the chairman of the board exclusive responsibility for all statements. Do you think that the chairman should state publicly whether the final report was adopted unanimously or on division?

M. Fisher: Non. Je crois que le président du bureau devrait rendre public... que ce soit unanime ou à la majorité simple. Cela devrait être la position du bureau.

Mr. Pronovost: Should he also make public the names of those who hold the minority opinion and the reasons for it? Should the minority opinion be divulged?

M. Fisher: Selon moi, non. Ce devrait être la décision du bureau, un point, c'est tout. Quelle soit unanime ou à la majorité, il devrait y avoir une déclaration disant qu'il s'agit là de la position du bureau. Sinon, vous provoquez

[Texte]

you have seen over the last several years, a public debate of who is right and who is wrong and who makes the most noise.

M. Pronovost: Je reviens à l'alinéa 25(1)a) sur le rapport provisoire. Vous dites que la première partie de cet alinéa doit être reformulée, comme la seconde, pour permettre à un ministre d'obtenir un rapport provisoire dans un cas d'accident. Faites-vous allusion au président du Conseil privé ou au ministre des Transports lorsque vous parlez du ministre, vu que vous recommandez que le ministre des Transports ne soit pas le ministre responsable auprès du Parlement?

Mr. Fisher: We are referring to the minister on whom the accident would have the greatest impact. For example, if it were aviation it would be the Minister of Transport; and if it were marine it would be the Minister of Transport also.

M. Pronovost: Vous parlez également de la répartition des ressources. Vous souhaitez que la répartition des ressources ne soit pas égale pour les différents modes de transport, mais se fasse selon les besoins que le Bureau percevra. Sur le plan pratique, malgré les statistiques qui existent déjà, on admettra que les types d'enquêtes peuvent différer beaucoup selon le mode de transport. Selon vous, avec une façon semblable d'aborder les choses, comment le Bureau sera-t-il vraiment capable de déterminer l'importance que chacun des modes de transport devra prendre en termes de ressources et de personnel?

Mr. Fisher: The approach we are taking there and what we are saying is that from experience you are involved in aviation the most with investigation and review and such; that it is not restricted that the aviation division of the board gets only so much money and each group gets an equal amount. What we are saying is that if more work is involved in aviation, then provide the necessary resources. By the same token if there is more work involved in railroads or ground transportation, then we see more money going there.

M. Pronovost: Vous terminez en parlant du contrôle de la circulation aérienne, en disant qu'il n'y avait pas de point de vue à ce sujet et qu'il y a eu un certain manque de personnes compétentes au sein du personnel du Bureau. Plus précisément, vous parlez du «sérieux manque de personnes compétentes dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne». Considérez-vous que le personnel du Bureau, dans sa totalité, était incompétent en cette matière?

Mr. Fisher: Perhaps that is a bad choice of words. What we are saying is the board should have more people with air traffic control experience. We are quite pleased with the competency of the current staff. What we really mean is there should be more traffic control personnel on staff.

[Traduction]

un débat public, comme on en a vu ces dernières années, au sujet de qui a raison et qui a tort et qui crie le plus fort.

Mr. Pronovost: I would like to go back to section 25, paragraph 1(a), concerning the interim report. You said that paragraph 1(a) should be reworded along the lines of paragraph 1(b) so as to enable a minister to obtain an interim report in the case of a serious accident. Are you referring here to the President of Privy Council or to the Minister of Transport, given that you recommend that the Minister of Transport not be the minister responsible?

M. Fisher: Nous faisons allusion au ministre sur lequel l'accident aurait l'incidence la plus importante. Par exemple, s'il s'agissait d'un accident aéronautique, ce serait le ministre des Transports; il en serait de même s'il s'agissait d'un accident maritime.

Mr. Pronovost: You also spoke about the allocation of resources. You do not think that resources should be allocated equally among the various modes of transportation, but rather should be allocated according to needs as perceived by the board. From a practical point of view, despite the statistics available, it can be acknowledged that investigations can vary considerably depending on the mode of transportation. In your opinion, given this approach, how will the board really be able to determine what weight each mode of transportation should be given in terms of resources and staff?

M. Fisher: Notre argument, c'est que l'expérience nous démontre que l'aéronautique représente le gros de la tâche, avec les enquêtes, leur réexamen, etc.; donc, que l'on ne devrait pas limiter les fonds alloués à la division de l'aéronautique pour que chaque groupe reçoive une part égale. Si l'aéronautique exige plus de travail, qu'on y affecte les ressources nécessaires. De même, s'il y a plus de travail du côté des transports ferroviaires ou terrestres, qu'on y affecte des sommes plus importantes.

Mr. Pronovost: You concluded with a comment on air traffic control, pointing out that the ATC point of view was lacking and that there was a shortage of competent persons on the CASB staff. More specifically, you spoke of a "serious lack of staff with air traffic control expertise at the CASB". Do you feel that the board staff, as a whole, was incompetent in this area?

M. Fisher: Peut-être que nous avons mal choisi les termes. Ce que nous disons, c'est qu'il devrait y avoir plus de personnes ayant des compétences en contrôle de la circulation aérienne au bureau. Nous sommes satisfaits de la compétence du personnel actuel. Ce que nous cherchons à souligner, c'est que le personnel devrait comprendre un plus grand nombre de personnes formées au contrôle de la circulation aérienne.

[Text]

M. Pronovost: Je suis un nouveau membre de ce Comité, monsieur Fisher. Est-ce que votre association a fait part au ministre de cette inquiétude, à plusieurs reprises, dans le passé?

Mr. Fisher: We brought it to the attention of Transport officials that there should be more traffic control people on staff on the Aviation Safety Board.

• 1600

M. Pronovost: Est-ce que cette intention a également été manifestée au ministre lui-même, que vous sachiez?

Mr. Fisher: It was not through discussions directly with the minister, but through our consultations with Transport and with the Canadian Aviation Safety Board.

The Chairman: Are you both air traffic controllers at the moment?

Mr. Brennen: No.

Mr. Fisher: I am an air traffic controller on leave without pay from the government right now.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, maybe I can help out the other member who just asked the question about whether the minister had been informed. In fact, in a speech delivered in Toronto on February 27, the president of CATCA did say that in the fall of 1985 they met with the Minister of Transport and told him the lack of recruitment, the age of existing controller work force, and the anticipated growth in traffic would create a serious controller shortage. Senior bureaucrats assured him that it would not happen. But when we speak of staff, it was also mentioned that the 279 operational control positions, along with 402 other operational positions, were eliminated or phased out to accommodate the administrative objective.

I do not know if that clears up his question at all.

Mr. Fisher: If I may, Mr. Chairman, what we were talking about there is the air traffic control staff working for Transport, providing air traffic control services. In our brief what we are saying is that the Canadian Aviation Safety Board should have more air traffic control personnel on staff.

Mr. Keyes: Yes, and that was the second part of my question, Mr. Chairman. If a board member with more air traffic control experience had been on the original board, would that have prevented the situation from coming to what it is today?

Mr. Fisher: No, I do not believe that, because the Aviation Safety Board is not involved with the current staffing within Transport. I know they are addressing it now. I do not think that would have changed anything at that time.

[Translation]

Mr. Pronovost: I am a new member of this committee, Mr. Fisher. Has your association raised this concern with the minister several times in the past?

M. Fisher: Nous avons signalé à des fonctionnaires du ministère des Transports qu'il devrait y avoir plus de personnes compétentes en contrôle de la circulation aérienne au Bureau de la sécurité aérienne.

Mr. Pronovost: As far as you know, has the minister been advised of such intention?

M. Fisher: Pas par des discussions personnelles, mais par le biais de nos consultations avec le ministère des Transports et avec le Bureau canadien de la sécurité aérienne.

Le président: Êtes-vous tous deux contrôleur de l'air à l'heure actuelle?

M. Brennen: Non, monsieur.

M. Fisher: Je suis contrôleur aérien employé par le gouvernement et actuellement en congé sans solde.

M. Keyes: Monsieur le président, permettez-moi de répondre au député qui demandait si le ministre a été informé. Dans un discours prononcé à Toronto le 27 février, le président de l'ACCTA disait qu'à l'automne 1985, des représentants de son association s'étaient entretenus avec le ministre des Transports en lui signalant que l'augmentation prévue du trafic aérien, l'âge des contrôleurs et le blocage du recrutement risquaient de causer une grave pénurie. Les hauts fonctionnaires l'ont assuré qu'il n'en serait rien. Mais lorsque nous parlons de personnel, il faut également mentionner que 279 postes de contrôle des opérations, ainsi que 402 autres postes furent éliminés, ou non remplacés, pour remplir les objectifs de l'administration.

Ai-je ainsi répondu à la question du député?

M. Fisher: Si vous me permettez d'intervenir, monsieur le président, je voudrais faire remarquer que nous parlions du personnel de contrôle du trafic aérien employé par le ministère des Transports et assurant des services de contrôle. Ce que nous disons dans notre mémoire, c'est que le Bureau canadien de la sécurité aérienne devrait compter parmi ses membres plus de contrôleurs du trafic aérien.

M. Keyes: Oui, et c'était la deuxième partie de ma question, monsieur le président. Si le bureau avait compté parmi ses membres une personne ayant plus d'expérience du contrôle du trafic aérien, aurait-on évité que la situation n'en arrive à ce qu'elle est actuellement?

M. Fisher: Non, je n'en crois rien, parce que le Bureau de la sécurité aérienne n'a rien à voir avec la dotation actuelle au ministère des Transports. Je sais qu'il se penche maintenant sur cette question, mais à l'époque, cela n'aurait rien changé.

[Texte]

Mr. Keyes: Was there no networking at all between the groups?

Mr. Fisher: Well, there is now, but it is coming to a head after the fact. Back in 1985 before we hit this crisis, we were bringing up those situations.

Mr. Keyes: Since you stated that you would rather see the proposed board renamed with the word "safety" in it, and given that CATCA is committed to the promotion of aviation safety, in your opinion does this proposed legislation go far enough to meet that ultimate goal?

Mr. Fisher: It does with our proposed amendments.

Mr. Benjamin: Thank you for coming, gentlemen, and say hello to Mr. Butt for us.

Mr. Fisher: I will do that.

Mr. Benjamin: In your response to Mr. Angus about the matter of interim reports, and in particular a draft report of the final report being made available to the minister with direct concern in the matter and other interested parties, you said that due to the fact that you had a draft report you were able to draw certain things to the attention of the staff and the board, either an omission or a deficiency or whatever in the draft report.

If you have been sitting in on our hearings so far, you will know that much concern has been expressed and many witnesses have said that there should be no reason for anybody to get a copy of a draft of the final report. The executive director of the Canadian Railway Labour Association said he would not want to receive one because, either way, he could be accused of trying to influence the board, thereby giving a perception of the board's not being independent. Does that not bother you at all?

The Chairman: Just before you answer the question, I do not think you have been here listening to our evidence. I do not think you were here this morning—

Mr. Fisher: No, we were not.

The Chairman: —and I do not think you were here on other days. I know perhaps Mr. Benjamin did not mean it, but as I heard it, there is a divergence of opinion on the possession of a draft report. I thought you said that the evidence was that everyone thought there should never be a draft report.

• 1605

I thought about another representative of employees of airlines and so forth, and railroads. They were just not interested in receiving a draft report, because of the maintaining of not only the actual independence of the board but the appearance of it being completely independent.

Mr. Fisher: Well we, as an association—and I believe other associations—are committed to safety. I will go back

[Traduction]

M. Keyes: N'y avait-il pas d'interaction entre les groupes?

M. Fisher: Il y en a maintenant, mais il n'y en avait pas en 1985, avant que la crise n'éclate.

M. Keyes: Vous insistiez pour que le titre du futur bureau contienne le mot «sécurité», mais considérant que l'ACCTA s'est donné pour mission de promouvoir la sécurité aérienne, le projet de loi est-il suffisant, à votre avis, pour réaliser cet objectif?

M. Fisher: Oui, si nos projets d'amendement sont adoptés.

M. Benjamin: Merci d'être venus, messieurs. Saluez M. Butt de notre part.

M. Fisher: Je n'y manquerai pas.

M. Benjamin: A votre réponse à M. Angus sur la question des rapports provisoires, en particulier au sujet d'un projet de rapport du rapport définitif qui serait remis au ministre dont relève la question, ainsi qu'à d'autres parties intéressées, vous disiez qu'un projet de rapport vous permettrait de porter certaines questions à l'attention du personnel et du bureau, qu'il s'agisse d'omissions, de lacunes ou d'autres tares du projet de rapport.

Si vous avez suivi nos travaux, vous n'ignorez pas les inquiétudes qui se sont manifestées. D'après de nombreux témoins, il n'y a aucune raison pour adresser à qui que ce soit un exemplaire du rapport définitif. Le directeur général de l'Association des syndicats de cheminots canadiens a déclaré ne pas vouloir qu'on lui en adresse un parce qu'il risquerait d'être accusé d'essayer d'influencer le bureau et que ce dernier risquerait de ne pas paraître indépendant. Cette objection ne vous inquiète-t-elle pas?

Le président: Je voudrais intervenir ici, car je ne pense pas que vous ayez entendu les autres témoins. Je ne crois pas vous avoir vus ici ce matin. . .

M. Fisher: Non, nous n'y étions pas.

Le président: . . . et je ne crois pas que vous ayez suivi d'autres séances du Comité. Ce n'est peut-être pas ce que voulait dire M. Benjamin, mais je crois savoir que les opinions sont divisées sur la question de remettre à quelqu'un un projet de rapport. Vous disiez, je crois, que l'opinion était unanimement contre l'idée d'un projet de rapport.

Je pensais à un représentant des employés des compagnies aériennes et ferroviaires, qui ne tiennent pas à ce qu'il y ait un projet de rapport, parce que le bureau doit être non seulement effectivement indépendant, mais être au-dessus de tout soupçon.

M. Fisher: En tant qu'association—et nous ne sommes sans doute pas la seule—c'est la sécurité qui nous tient à

[Text]

to our experience with the Canadian Aviation Safety Board. I am still of the opinion that interested parties on a confidential basis should receive copies of the draft report to at least review it and bring to their attention any discrepancies, if there are any.

The report itself does not blame anybody so the Canadian Aviation Safety Board still has the final say, but I think, in the interests of safety, interested parties should have an opportunity to see the draft report, because our experience has proved positive on it.

Mr. Benjamin: I do not understand why you need to have that. Throughout the course of the investigation, you have an observer on hand. Throughout the course of hearings, you will have a representative there including your legal counsel. During the course of all that work up to the time of the drafting of a final report, where have you been? If you know or find out or see an omission, or something that has been overlooked, well, surely, you would draw it to the attention of the chief investigator, and if he does not act on it or does not think you have something, you would then, say, do a memo to the board itself.

If it is an airline accident, there may but there does not have to be observer status if you are an interested party, subject to conditions of the board.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just for your information, if they were already on record as an interested party, then they would have the same opportunity to be an observer. If there were no reason for them to be involved, then they would not be asking for either status.

Mr. Benjamin: If they were not in fact going to be involved, they would not be entitled to a draft of the final report.

Mr. Brennen: We have discussed and we have been involved with the CASB and the Department of Transport and fact-finding board investigations that are somewhat the equivalent, and frankly, we do not share your opinion. Our opinion is that it is to our advantage to have an opportunity to review the draft report. With the assumptions that are made with some of the evidence that has accumulated, if it is going to lead in the wrong direction, in our opinion, and we have something that would support that opinion, they should consider that before they publish the report. It is very difficult to get it reversed after it has been published.

Mr. Benjamin: If a final report is tabled in Parliament either by the President of the Privy Council or the Speaker or whomever, it goes automatically to the ministers concerned and all the MPs and all the interested parties. Whether or not the government or the minister chooses to act upon the board is entirely up to the government. There is where you have another chance to make representations on what you might think is a

[Translation]

coeur. Je voudrais revenir à notre expérience avec le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je continue à penser que les parties intéressées devraient, à titre confidentiel, recevoir le projet de rapport pour pouvoir tout au moins l'examiner et signaler toute inexactitude éventuelle.

Le rapport même n'impute aucun blâme, de sorte que le Bureau canadien de la sécurité aérienne continue à avoir le dernier mot, mais dans l'intérêt de la sécurité, les parties intéressées devraient pouvoir prendre connaissance du projet de rapport, parce que notre expérience sur ce point s'est avérée fructueuse.

M. Benjamin: Je ne vois vraiment pas pourquoi cela vous paraît nécessaire. Il vous est loisible d'avoir un observateur sur place pendant tout le cours de l'enquête. Vous êtes représentés pendant les audiences et vous pouvez avoir un juriste expert. Où étiez-vous pendant tous les travaux qui ont débouché sur la rédaction du rapport définitif? Si vous constatez une omission ou une négligence, qu'est-ce qui vous empêche d'attirer là-dessus l'attention de l'enquêteur principal? Et dans le cas où ce dernier ne réagirait pas ou ne tiendrait pas compte de vos observations, vous pourriez toujours adresser une note de service au bureau même.

S'il s'agit d'un accident des transports aériens, vous pouvez, sans y être obligés, demander le statut d'observateur si vous êtes partie intéressée, sous réserve des conditions imposées par le bureau.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais faire remarquer, pour votre information, qu'une partie intéressée a la même possibilité d'être observateur. Si la question ne les concernait pas, ils ne revendiqueraient aucun statut.

M. Benjamin: Mais s'ils n'étaient pas en cause, ils n'auraient pas droit au projet de rapport définitif.

M. Brennen: Nous en avons discuté, nous avons eu affaire au BCSA, au ministère des Transports et à des enquêtes du bureau, ce qui revient plus ou moins au même, et en toute franchise, nous ne sommes pas de votre avis. Nous considérons qu'il est de notre avantage de pouvoir examiner le projet de rapport. Si les hypothèses qui s'élaborent à partir des témoignages accumulés entraînent dans ce qui constitue, d'après nous, une mauvaise direction, et que nous pouvons fonder notre opinion, celle-ci devrait être prise en compte avant la publication du rapport, car une fois publié, il est très difficile d'y changer quoi que ce soit.

M. Benjamin: Lorsque le rapport définitif est déposé au Parlement, soit par le président du Conseil privé, soit par le Président de la Chambre, ou par qui que ce soit d'autre, il est automatiquement adressé aux ministres concernés, à tous les députés et à toutes les parties intéressées. C'est au gouvernement de décider s'il prend certaines mesures ou s'il demande au ministre de le faire. Il vous est loisible, à ce moment-là, de présenter des objections ou d'indiquer

[Texte]

deficiency in the final report. Why would you want to have a draft of the final report?

Mr. Brennen: We would rather not have false evidence or assumptions published if we can avoid them.

Mr. Benjamin: Would you not be cross-examining witnesses and investigators?

Mr. Brennen: It does not necessarily carry through that the report itself, in the written stage, would necessarily cover that off.

Mr. Benjamin: You want a so-called independent board to be sitting there with all the observers, including a representative of the minister, looking over their shoulders while they are drafting a report. I mean it is in their minds that the people are all going to get to look at this and so in effect, before you even see it, you are looking over their shoulders. Now what the hell kind of independence is that? They must be free and clear without fear or favour to make their decision.

Mr. Fisher: Mr. Benjamin, this association, and I am sure the airline industry and the railway industry and the trucking industry, are interested in safety. Anything that you can do to enhance the safety—

Mr. Benjamin: That is not what the argument is about.

Mr. Fisher: If you do not give them the opportunity to see the draft report, they might not be able to bring to the board's attention something they missed. From what Herb Brennen says, it is much better to have it in advance before it is in final print, but the board has the final say.

• 1610

The Chairman: Your three minutes are over. I am not saying you agree with the answers or that they agree with you. I was very lenient. I was too lenient in this case. It was very clear there was a difference of opinion, and you expressed and it was articulated. Therefore, do not worry about it.

Mr. Atkinson: Gentlemen, I would like to follow on with what Mr. Benjamin was discussing. When these draft reports come to you and you make representations with regard to some errors or omissions that are in the report, do you currently make those representations in writing?

Mr. Fisher: Currently we make them in writing.

Mr. Atkinson: If the final report comes out and no changes have been made or some changes have been made, is there a way for the public or an interested individual to have access to representations that were made before the final report?

Mr. Fisher: No, because our position is that the draft report is confidential to the interested parties, and up until now we have been able to put it in writing. They have either explained further to us why they could not

[Traduction]

ce que vous considérez comme une lacune du rapport définitif. Pourquoi devriez-vous en recevoir un projet?

M. Brennen: Nous voudrions éviter que ne soient publiés de faux témoignages ou de simples hypothèses.

M. Benjamin: Est-ce que vous ne procéderiez pas au contre-interrogatoire des témoins et des enquêteurs?

M. Brennen: Il ne s'ensuit pas nécessairement que le rapport même, une fois rédigé, le permette.

M. Benjamin: Vous voulez qu'un bureau soi-disant indépendant siège avec tous les observateurs, dont un représentant du ministre, et se sente surveillé pendant qu'il rédige le rapport. Ils ne peuvent oublier que ce rapport tombera dans le domaine public, mais vous voulez, en fait, les surveiller avant même qu'il ne l'ait rédigé. Et vous appelez cela un bureau indépendant? S'il est indépendant, il doit être libre de prendre ses décisions sans ressentir aucune crainte ou rechercher aucune faveur.

M. Fisher: Monsieur Benjamin, c'est une association qui, à l'instar, j'en suis sûr, des compagnies aériennes, des compagnies ferroviaires et du secteur du camionnage, tient avant tout à la sécurité. Tout ce qui est faisable pour renforcer la sécurité. . .

M. Benjamin: Ce n'est pas de cela qu'il s'agit.

M. Fisher: Si vous ne leur donnez pas la possibilité d'examiner le projet de rapport, ils risquent de ne pouvoir porter à l'attention du bureau un fait qui avait échappé à ce dernier. Comme le disait Herb Brennen, il est bien préférable de prendre connaissance du rapport avant qu'il ne soit définitif, tout en laissant au bureau la décision finale.

Le président: Vos trois minutes sont écoulées. Je n'ai pas dit que vous étiez d'accord avec les réponses ou que les témoins sont d'accord avec vous. J'ai été très indulgent, voire trop indulgent en l'occurrence. Vous avez là une divergence d'opinions qui a éclaté au grand jour. Ne vous en faites donc pas à ce sujet.

M. Atkinson: Je voudrais revenir sur ce dont parlait M. Benjamin. Lorsque ces projets de rapport vous sont communiqués et que vous faites remarquer des erreurs ou des omissions qui s'y sont glissées, le faites-vous généralement par écrit?

M. Fisher: Actuellement, nous le faisons par écrit.

M. Atkinson: Quand le rapport définitif est publié et que des changements y ont ou n'y ont pas été apportés, est-il possible au public ou à une personne intéressée de prendre connaissance des représentations qui ont été faites avant le rapport définitif?

M. Fisher: Non, parce que le projet de rapport est confidentiel pour les parties intéressées, et jusqu'à présent, nous avons pu faire ces représentations par écrit. Le bureau peut n'être pas d'accord avec nous et nous fournir

[Text]

agree or they have changed it. The changes have not been made in the recommendation. There are just the facts that lead to the whole case.

Mr. Atkinson: Do you have difficulty with your representations being made public along with the final report?

Mr. Fisher: Yes, I have difficulty, because I think you have to stay with the situation when the board issues its report. That is the authority. I think we have to prevent public debate on it. I think it just causes confusion within the business.

Mr. Atkinson: So your position has been that if they do not accept your representations, the final report just goes forward and you are willing to support it.

Mr. Fisher: Up until now we have had no bad experiences. It has been quite successful.

Mr. Atkinson: From what you have said, you assume that the representations are confidential as well as the draft report. Would you have some difficulty if the representations were made public? Would that change the way you approach the matter?

Mr. Fisher: Yes, it would. I think once you have to go public you are very cautious of what you say. If you want to get frank, sincere, honest answers, then they have to be given confidentially under the privacy of this act.

Mr. Atkinson: I can understand that. Again, there is the perception of it being an independent body, without somebody phoning or whatever and stating something and then the final report being changed. That is the difficulty that seems to be coming out from some witnesses with regard to this draft report being given to the interested parties.

Mr. Fisher: If the board is set up to operate in the method as proposed, those problems should not arise. I think the biggest problem the CASB has had is the public debate. You have the rest of the country trying to decide who was right and who was wrong. I do not think that enhances aviation safety or any other kind of safety. If you look at the operation of the National Transportation Safety Board in the United States, they have run into this experience.

Mr. Atkinson: The chairman brought this up this morning, and my understanding is that rather than the draft report being confidential, they would get together in a meeting. They have the draft report there, and interested parties can then make representations in a public way. Then the transportation safety board goes away and makes its final report.

Mr. Fisher: I have no difficulty with the interested parties getting together and discussing it orally, but I am opposed to it being public. I do not think it is good for the furtherance of aviation safety, because things in public are done much differently than in private.

[Translation]

des explications, ou apporter les modifications demandées. Ce n'est pas la recommandation qui est modifiée, mais simplement les faits sur lesquels on se base.

M. Atkinson: Voyez-vous une objection à ce que vos représentations soient rendues publiques en même temps que le rapport définitif?

M. Fisher: Oui, parce qu'une fois que le bureau a publié son rapport, celui-ci fait autorité, et il n'y a plus qu'à s'incliner. Je crois qu'il est de notre devoir d'empêcher qu'il n'y ait débat public sur le rapport, ce qui ne fait que créer la confusion dans nos rangs.

M. Atkinson: Vous considérez donc que si vos représentations ne sont pas acceptées, le rapport définitif est transmis, et vous êtes disposés à l'appuyer.

M. Fisher: Nous n'avons pas eu de mauvaises expériences à ce jour; cela a très bien marché.

M. Atkinson: D'après ce que vous disiez, les représentations sont confidentielles au même titre que le projet de rapport. Auriez-vous des difficultés si elles étaient rendues publiques? Votre façon de procéder s'en trouverait-elle modifiée?

M. Fisher: Certainement. Quand on sait que ce qu'on dit sera rendu public, il faut procéder avec beaucoup de circonspection. Si vous voulez avoir des réponses franches, sincères et honnêtes, il faut en ce cas garantir, par la loi, le caractère confidentiel.

M. Atkinson: Je vous comprends. Il faut garantir l'indépendance de cet organisme sans risquer qu'il y ait des coups de téléphone, ou autres interventions, qui entraînent la modification du rapport définitif. C'est la difficulté qu'il y a à propos de certains témoins si ce projet de rapport est transmis aux parties intéressées.

M. Fisher: Si le bureau est constitué pour fonctionner comme prévu, ces problèmes ne devraient pas se présenter. La grande difficulté du BCSCA, c'est le débat public; le pays tout entier essaie de décider qui a raison et qui a tort. La sécurité aérienne, ou toute autre sécurité, n'a rien à y gagner. Voyez comment fonctionne le National Transportation Safety Board, aux États-Unis; ils ont fait la même expérience.

M. Atkinson: Le président a soulevé cette question ce matin, et je crois comprendre qu'il a proposé, au lieu de garder confidentiel le projet de rapport, d'organiser une réunion à laquelle le projet de rapport serait présenté, et les parties intéressées pourraient faire des représentations en public. Le BCSCA, après les avoir entendues, rédigerait son rapport définitif.

M. Fisher: Je ne vois pas d'objections à ce que les parties intéressées se réunissent et en discutent verbalement, mais cette discussion ne devrait pas être publique. Cela ne pourrait que nuire à la sécurité du transport aérien, parce qu'il y a de grandes différences entre ce qui se fait en public et ce qui se fait en privé.

[Texte]

Mr. Pronovost: I have a question of clarification. I will use the exact wording to be sure I understand very well:

All interested parties should receive a copy of any interim report, regardless of who made the request.

Do you not think that opens the door for everyone to have a copy of it? If a large number of people have a copy—maybe the press, an MP, or someone interested—of an interim report, do you not open a very large door?

• 1615

Mr. Fisher: When we talk about interested parties, we talk about parties associated with the incident or the accident and very close to it. If you take an aviation accident, you are interested in air traffic control, a contributing factor into transport interested and the airline industry interested. Those are only three interested parties.

Mr. Pronovost: It depends on the definition of interested parties. Do you not think that should be made very clear? In that way interested parties could be the people of a city near the incident. It could be a very large interpretation.

Mr. Fisher: You have a very valid point. It is something we did not address.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I note your references to clauses 24 and 25 in which you agree with everything in clause 24 and disagree with what is in clause 25. In each of those clauses there are provisions made for interim reports in two places. I still have not found out why interim reports should be given under clause 24 and also under clause 25. I am wondering if in your discussions with departmental officials or anyone else what the dickens the...

For example, if you look at paragraph 25.(1)(b) on page 24 of the bill, I can see where an interim report... Because of evidence, the board has deduced they want... Perhaps some evidence has been absconded with, tampered with or disappeared. They would want to report to a Crown prosecutor or the RCMP. That would be an interim report. It seems to me that is legitimate in what is in clause 25 and yet you say to do away with clause 25.

I do not know why the minister has to have interim reports under both clauses and similarly with the coroner's investigation. You do not like clause 25.

Mr. Fisher: What we are disagreeing with in clause 25 is that the minister shall have interim report on demand at any time when he has the availability of an observer there.

Mr. Benjamin: You would like to get rid of paragraph 25.(1)(a) on written request made in respect of that investigation to the minister.

Mr. Fisher: That is right.

[Traduction]

M. Pronovost: Je voudrais avoir un éclaircissement. Je vais reprendre les termes mêmes, afin de m'assurer que j'ai bien compris:

Toutes les parties intéressées devraient recevoir un exemplaire du rapport provisoire, quelle que soit celle qui en fasse la demande.

N'y a-t-il pas là danger que ce rapport entre les mains du premier venu? Si un grand nombre de gens en ont un exemplaire—peut-être la presse, un député ou une personne intéressée—n'est-ce pas une large brèche?

M. Fisher: Lorsque nous parlons des parties intéressées, il s'agit des personnes associées à l'incident ou à l'accident, et qui y ont été associées de très près. En cas d'accident d'avion, il faut considérer le contrôle du trafic aérien, car c'est un élément important pour le transport et la compagnie aérienne en question. Il ne s'agit là que de trois parties intéressées.

M. Pronovost: Cela dépend de la définition de «parties intéressées». Ne pensez-vous pas qu'elle devrait être très claire? Elle pourrait s'appliquer ainsi aux personnes habitant la ville proche de l'accident. La définition pourrait s'interpréter de façon très large.

M. Fisher: Votre argument est très valable, mais nous ne nous y sommes pas arrêtés.

M. Benjamin: Messieurs, à propos des articles 24 et 25, je vois que vous approuvez la totalité du premier, pour rejeter le deuxième. Ces deux dispositions prévoient la rédaction de rapports provisoires à deux reprises. Je n'ai toujours pas compris pourquoi de tels rapports devraient être prévus aussi bien à l'article 24 qu'à l'article 25. Je me demande si lors de vos discussions avec les fonctionnaires du ministère, ou quelqu'un d'autre, vous vous êtes demandé pour quelles raisons bizarres...

Par exemple, au paragraphe 25.(1) de la page 24 du projet de loi, je comprends où un rapport provisoire... Compte tenu des faits, le bureau a déduit qu'il souhaite... Il est possible que l'on ait fait disparaître certaines preuves ou qu'on les ait faussées. Le bureau voudrait alors en aviser le ministère public ou la GRC. Il s'agirait alors d'un rapport provisoire. Il me semble que c'est ce qu'indique à juste titre l'article 25, dont vous semblez vouloir vous débarrasser.

J'ignore pourquoi le ministre doit avoir des rapports provisoires aux termes des deux articles, de même que dans l'enquête du coroner. Vous n'aimez pas l'article 25.

M. Fisher: Ce qui nous dérange dans cet article, c'est que le ministre disposera d'un rapport provisoire lorsqu'un observateur se trouvera sur les lieux, et qu'il pourra simplement se le procurer.

M. Benjamin: Vous voudriez vous débarrasser du paragraphe 25.(1) visant la demande écrite présentée à propos de cette enquête au ministre.

M. Fisher: C'est exact.

[Text]

Mr. Benjamin: You would do away with that, but you would agree to keep (b)—

Mr. Fisher: That is right.

Mr. Benjamin: —peace officer's, coroner's inquests and so forth. Thank you.

Mr. Comuzzi: Witnesses, with the recommendations you have in this report you submitted today, are they all the recommendations you would make with respect to Bill C-2?

Mr. Fisher: Those are all our recommendations.

Mr. Comuzzi: Given the vital role that air traffic controllers play in the safety of all air movements in our air traffic in our country, do you feel that the present legislation and the recommendations you have put forward today give the Air Traffic Controllers Association the proper input into air traffic safety in this country?

Mr. Fisher: Yes, we feel it does.

Mr. Comuzzi: I should have prefaced the question with this. Given that the act has a dual purpose not only in investigating, but also in recommending safety measures as a result of incidences and occurrences and that type of thing—

Mr. Fisher: Bill C-2 as proposed and with our amendments. . . I think I cannot emphasize enough our amendments proposed on clause 29 to make the ATC privileged information and also clause 30 are very important because air traffic controllers are probably the most recorded people in the business. When they sit down to a position, everything is recorded, even the telephone call from their girlfriend. There has to be a privilege attached to that.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi, and thank you, Mr. Fisher and Mr. Brennen. I think Mr. Comuzzi hit it. Your brief is short, succinct, and you come right in with the points of concern, with suggested amendments. Really the priority of everything you said here—and I think you came at it in the end, to Mr. Comuzzi—is your concern about the proper definition of the privilege and protection of those ATC recordings.

• 1620

Mr. Fisher: That is right.

Mr. Chairman, if I may, I just have one small thing to leave with you. It has to do with "aviation occurrence" as defined in the English text and in the French text. I will not get into a debate with you, but I have a letter here from the translator that probably covers it the best. I will leave it with you.

[Translation]

M. Benjamin: Vous supprimeriez donc cette disposition, mais vous êtes d'accord pour garder la deuxième partie. . .

M. Fisher: C'est exact.

M. Benjamin: . . . concernant les enquêtes des agents de la paix ou des coroners, et ainsi de suite. Je vous remercie.

M. Comuzzi: Messieurs les témoins, auriez-vous d'autres recommandations à présenter au sujet du projet de loi C-2, outre celles que vous avez indiquées dans ce rapport?

M. Fisher: Ce sont là toutes nos recommandations.

M. Comuzzi: Étant donné le rôle crucial que jouent les contrôleurs du trafic aérien dans la sécurité des transports par aéronefs au Canada, pensez-vous que la législation actuelle et les recommandations que vous avez présentées aujourd'hui donnent à l'Association des contrôleurs de la circulation aérienne un rôle valable quant aux transports aériens au Canada?

M. Fisher: Bien sûr.

M. Comuzzi: J'aurais dû commencer ma question ainsi: étant donné que la loi se propose un objectif double, et qu'elle ne porte pas seulement sur des enquêtes, mais aussi sur les recommandations quant aux mesures de sécurité adoptées à la suite d'incidents, d'accidents, et ainsi de suite. . .

M. Fisher: Le projet de loi C-2, tel que proposé et avec nos amendements. . . Je ne soulignerai jamais assez que les amendements que nous proposons à l'article 29 afin que les renseignements fournis par les CCA soient confidentiels revêtent une très grande importance, tout comme l'article 30, car les contrôleurs de la circulation aérienne sont probablement les personnes les plus enregistrées de ce secteur. Lorsqu'ils sont à leur poste, tout est enregistré, même l'appel téléphonique que leur fait leur petite amie. Il faudrait contrôler l'accès à ces enregistrements.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi, et vous aussi, messieurs Fisher et Brennen. Je pense que M. Comuzzi a visé juste. Votre mémoire est bref et succinct, et vous avez bien examiné les points problèmes, en suggérant des amendements. En réalité, dans tout ce que vous avez dit ici, ce qui est prioritaire—et vous en avez parlé à la fin, monsieur Comuzzi—c'est l'importance que vous accordez à une bonne définition quant aux interdictions touchant ces enregistrements des CCA.

M. Fisher: C'est exact.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais attirer votre attention sur une petite question. Il s'agit de la définition d'«aviation occurrence» et d'«accident aéronautique», dans les versions anglaise et française du projet de loi. Je ne vais pas me lancer avec vous dans un débat sur la question que traite très bien une

[Texte]

The Chairman: That would help. I will have Mr. Pronovost give his expert eye to it. We will consider it when we go into clause by clause.

Now we have Mr. Gordon Sinclair, who has been patiently in this room many times before in many capacities. Today he is appearing as the President and Chief Executive Officer of the Air Transport Association of Canada.

Welcome, Mr. Sinclair. You have been here for the Department of Transport in many modes yourself. I think when I first came to this committee with Mr. Benjamin you were the marine director. Then you were the air director. Then you got out of the system and you are now one of the main lobbyists on the outside looking in.

Mr. Gordon Sinclair (President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada): Mr. Chairman, I am not a lobbyist. We are working in the best interests of the industry and public transportation to make sure we have a safer transportation system.

The Chairman: I will not get into an argument. That is an interesting new definition.

Mr. Crane, you have been here before.

You have some concerns about the bill, and a brief has gone out to members. Perhaps you could highlight it so we can proceed with questioning.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, in the interests of efficient use of the members' time, and with the kind of very searching questioning that has gone on in previous sessions of this committee, I think I would be willing to forgo any introductory comments and let the members get right into questions. I am sure we will cover all the points I have in my brief that way, and then we can deal with them in the way the committee choses.

The Chairman: Thank you, Mr. Sinclair. That is a reflection of your experience before the committee, because, quite frankly, questions are a lot more productive and informative than just reading a long brief, although as you say, the briefs have been pretty good and short today.

Mr. Angus: Mr. Sinclair, welcome back to the transport committee, in the "umpteenth" capacity.

On page 4 of your brief you talk about clause 19. In your brief you are promoting the concept of post-accident or -incident testing for drugs or alcohol. A very specific

[Traduction]

lettre que j'ai ici et que m'a envoyée le traducteur. Je vous la confie.

Le président: Ce serait utile. Je demanderai à M. Pronovost de s'y pencher, car c'est un spécialiste. Nous reviendrons là-dessus lorsque nous examinerons le projet de loi article par article.

Nous avons maintenant M. Gordon Sinclair, qui s'est déjà présenté bien des fois et fort patiemment dans cette pièce, à bien des titres. Aujourd'hui, il comparait comme président-directeur général de l'Air Transport Association of Canada.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Sinclair. Vous avez déjà représenté ici le ministère, et pour beaucoup de moyens de transport. Lorsque je suis venu pour la première fois à ce Comité avec M. Benjamin, je pense que vous étiez directeur du transport maritime. Vous étiez ensuite directeur des transports aériens. Puis vous avez quitté le ministère dont vous examinez maintenant le fonctionnement de l'extérieur, comme l'un des principaux lobbyists.

M. Gordon Sinclair (président-directeur général, Air Transport Association of Canada): Monsieur le président, je ne suis pas lobbyiste. Nous travaillons pour défendre mieux les intérêts de cette industrie, aussi bien que des transports publics, afin de nous assurer qu'ils soient sans danger.

Le président: Je ne vais pas me lancer dans un débat. Mais c'est là une définition intéressante et nouvelle.

Monsieur Crane, vous avez déjà comparu ici.

Vous avez certaines préoccupations au sujet du projet de loi, et un mémoire a été distribué aux membres du Comité. Vous pourriez peut-être nous en présenter les grandes lignes, afin que nous passions ensuite à la période de questions.

M. Sinclair: Monsieur le président, afin de faire le meilleur usage du temps dont dispose les députés, et compte tenu des questions très approfondies qu'ils posent dans ce Comité—comme je l'ai constaté lors des réunions précédentes—je serais disposé à ne pas faire de remarques préliminaires, pour les laisser m'interroger tout de suite. Je suis sûr que nous traiterons de toute façon de tous les points que j'ai mentionnés dans mon mémoire, et nous pourrions les examiner avec eux comme le souhaite le Comité.

Le président: Merci, monsieur Sinclair. Cela montre bien l'expérience que vous avez du Comité, car, très franchement, les questions sont beaucoup plus valables et pertinentes que la simple lecture d'un long mémoire, bien que, comme vous l'avez dit, ceux que nous avons reçus aujourd'hui ont été excellents et brefs.

M. Angus: Monsieur Sinclair, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au Comité des transports, en votre énième capacité.

À la page 4 de votre mémoire, vous parlez de l'article 19, et vous recommandez un examen pour rechercher la présence de stupéfiants ou d'alcool. Ma question est très

[Text]

question: are you talking about automatic testing or are you talking about testing only when there is probable cause?

Mr. Sinclair: They would probably go with probable cause. I would leave that to the opinion of the investigator. I do not think there is any need for going into that kind of testing.

Mr. Angus: Maybe I had better back up on that. At the time when the accident investigators would have to take their samples they might not be aware whether there is probable cause or not, and I would not want to hamstring their efforts in that regard. So I would say as an automatic right they could go to drug and alcohol testing.

On page 2, about clause 4, you say you believe a five-member board to cover four modes is not a sufficient number. You go on to say you want two on the air side. Do you have a magic number? You have heard some of our debates already. Any sense of what the size of the board should be?

Mr. Sinclair: I do not think there is a magic number, but if I were arguing on behalf of any mode I would argue for at least two members, perhaps on the basis that two heads are better than one and to leave it all to one individual is perhaps placing undue responsibility on that one individual. I think he should have the opportunity to have a colleague there who has experience in that mode. Between the two of them they should be able to conduct a fair exercise on behalf of the board.

• 1625

The Chairman: One of our witnesses this morning pointed out that a quorum is two, in other words, the chairman and one other. Would you agree with the suggestion that the other one should be somebody who has knowledge of the mode in question?

Mr. Sinclair: I would agree with that. I think it would be a brave chairman indeed who tried to cover off an accident with a quorum of two where the mode under review was not represented at that meeting.

Mr. Angus: Also on page 2 you make the point which others are making—I am pleased to see it because it was one of the things that I raised initially—and that is the manner in which the board is selected. In the case of air you offer a select committee, which really is no different from the suggestions this morning in terms of marine. Can you elaborate on how you see that working?

Mr. Sinclair: Yes. I would envisage a select committee comprised of people who represent various facets of aviation, such as air traffic controllers, Canadian Airline Pilots' Association, ourselves, business aircraft association, COPA, all these kinds of people who are intimately

[Translation]

précise: êtes-vous en faveur d'un examen automatique, ou ne l'envisagez-vous que lorsqu'il y a une cause probable de l'accident?

M. Sinclair: Les enquêteurs choisiraient peut-être cette dernière possibilité. C'est à eux d'en décider, et je ne pense pas que ce genre d'examen s'impose.

M. Angus: Je ne suis peut-être pas tout à fait d'accord: lorsque les enquêteurs prennent des échantillons au moment de l'accident, ils ne savent peut-être pas quelle en est la cause probable, et je ne voudrais pas gêner leurs efforts à cet égard. Par conséquent, je propose qu'ils aient automatiquement le droit de rechercher la présence de stupéfiants et d'alcool.

À la page 2, à propos de l'article 4, vous dites qu'un bureau de cinq membres pour couvrir quatre moyens de transport ne vous paraît pas suffisant. Vous ajoutez qu'il en faudrait deux pour les transports aériens. Avez-vous un chiffre magique? Vous avez entendu certaines de nos discussions déjà. Avez-vous une idée du nombre de membres dont devrait se composer le bureau?

M. Sinclair: Je ne pense pas qu'il existe un chiffre magique, mais si je devais défendre n'importe quel moyen de transport, je demanderais au moins deux membres pour chacun d'eux, peut-être parce que deux cerveaux valent mieux qu'un et que confier toute la tâche à une seule personne revient peut-être à lui donner une trop grande responsabilité. Je pense que l'intéressé devrait avoir un collègue qui a acquis de l'expérience dans le moyen de transport en question. Ensemble, ils devraient pouvoir faire du bon travail au nom du bureau.

Le président: Ce matin, l'un de nos témoins a signalé qu'un quorum, c'est deux personnes, soit le président et quelqu'un d'autre. Accepteriez-vous que l'autre soit quelqu'un qui connaît bien le mode de transport en question?

M. Sinclair: Oui. Je pense qu'il faudrait un très brave président pour essayer de camoufler un accident avec un quorum de deux personnes, lorsque le mode de transport examiné n'a pas été représenté lors de la réunion.

M. Angus: De plus, à la page 2, vous parlez comme d'autres de la façon dont les membres du bureau ont été sélectionnés, et je suis heureux de le constater, car c'était l'une des questions que j'avais soulevées initialement. Dans le cas des transports aériens, vous proposez un comité de sélection, ce qui n'est pas en réalité très différent des suggestions qui ont été présentées ce matin à propos des transports maritimes. Pourriez-vous préciser comment tout cela pourrait fonctionner selon vous?

M. Sinclair: Oui. J'envisagerais un comité de sélection comprenant des représentants des différents aspects de l'aviation, comme les contrôleurs de la circulation aérienne, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, nous-mêmes, l'Association des lignes aériennes

[Texte]

engaged in the aviation industry coming together as a committee.

It would be possible for either the government or other interested parties to submit names of prospective members of the board to the select committee, but it would be the responsibility of the select committee to give back to the government a short list of names of individuals who could command the respect of the aviation community as a whole and therefore would go some way towards correcting the kind of problems that we have seen with the CASB.

Mr. Angus: On page 3 of your brief you deal with clause 10 and talk about the separation of powers between the board and the director of investigations. Before I get into that, one of the suggestions that has been made to the committee is that the board should be the body to give the powers to the chairman as opposed to the chairman being given powers by the legislation. Have you had an opportunity to review those arguments, and do you have an opinion?

Mr. Sinclair: Yes, I have had an opportunity to review those arguments and I would much prefer that the chairman's powers be given to him in legislation so that there can be no doubt about them. This is part of what the rancour has been in the CASB, an interpretation of what the powers of the chairman should be. We do not need that kind of rancour any more.

Mr. Angus: In any case you do suggest that the whole board must have ownership, if you like, of the directors of investigation.

Mr. Sinclair: Yes. I believe in the separation of the board and the directors of investigation. However, there have to be some checks and balances also.

It is important that the director of investigations of whatever mode have the confidence of the board and therefore, they should, in my opinion, have some sort of a confirmation hearing on the appointment of that individual so that the board could have a confident feeling that this was an appropriate individual.

Similarly, as I have stated, if ever a director of investigations is to be discharged, I think the board should be consulted on that decision also. In order to provide further checks and balances, I would hope that any chairman of the board, as a matter of internal board policy, would bring the annual appraisal of the director of investigations to the board for its review and comment before it is finalized by the chairman.

I think it is important on the one hand to maintain that separation, but also you must be a little concerned about somebody becoming a little bit of a tin god. Therefore, there have to be a few checks and balances in the system as well as ensuring that the board, in fact, does have confidence in the directors of investigation.

[Traduction]

commerciales, la COPA, tous ces gens qui connaissent très bien l'industrie de l'aéronautique et qui pourraient donc ensemble constituer un comité.

Il serait possible que le gouvernement ou que d'autres parties intéressées présentent au comité de sélection les noms de membres qui pourraient éventuellement constituer le bureau, mais ce serait au comité de sélection de présenter au gouvernement une petite liste de noms de personnes qui seraient respectées dans le milieu de l'aéronautique dans son ensemble, et qui pourraient donc redresser le genre de difficultés que nous avons vues avec le BCSA.

M. Angus: À la page 3 de votre mémoire, vous traitez de l'article 10 et vous parlez de la séparation des pouvoirs entre le bureau et le directeur des enquêtes. Avant d'aborder cette question, il a été proposé au Comité que ce soit non pas la législation, mais le bureau qui confère des pouvoirs au président. Avez-vous eu l'occasion d'examiner ces arguments, et qu'en pensez-vous?

M. Sinclair: Oui, et je préférerais que la loi confère ces pouvoirs au président afin qu'il n'y ait aucun doute à ce sujet. C'est à cela que tient la rancœur qui a existé au sein du BCSA au sujet de l'interprétation des pouvoirs du président. Il ne faut plus que ce genre de rancœur existe.

M. Angus: Quoi qu'il en soit, faudrait-il, selon vous, que l'ensemble du bureau soit en quelque sorte le propriétaire des directeurs des enquêtes?

M. Sinclair: Oui. Je crois en la séparation du bureau et des directeurs des enquêtes. Cependant, il faut prévoir aussi des freins et contrepoids.

Il est important que le directeur des enquêtes, pour tous les moyens de transport, ait la confiance du bureau, et, par conséquent, il faudrait selon moi tenir une sorte d'audience confirmant la nomination de l'intéressé, afin que le bureau soit certain que le bon candidat a été choisi.

De la même façon, comme je l'ai indiqué, si jamais un directeur des enquêtes doit être congédié, il faudrait que le bureau soit consulté aussi à propos de cette décision. Pour qu'il y ait davantage de freins et contrepoids, j'espère que tout président du bureau, dans le cadre de la politique interne de cet organisme, présentera l'évaluation annuelle du directeur des enquêtes, afin que le bureau l'examine et fasse ses commentaires avant que le président ne prenne une décision finale.

Il me paraît important, d'une part, de maintenir cette séparation, mais aussi d'éviter que certains ne se prennent trop au sérieux. Par conséquent, il faut prévoir quelques freins et contrepoids dans le système pour assurer aussi que le bureau accorde vraiment sa confiance aux directeurs des enquêtes.

[Text]

Mr. Angus: You, like others, have suggested that the board not report through the Minister of Transport. However, unlike others you have not given us a suggestion. Do you have your druthers?

Mr. Sinclair: Yes. The President of the Privy Council.

• 1630

Mr. Angus: Is this because of who is filling those shoes these days or because of the position?

Mr. Sinclair: No, no. As a matter of fact, I think it was probably I who suggested it to several other parties, even though I did not put it in my own brief. I took a list of ministers and then began stroking out those who would be not appropriate for the job or who would have other kinds of vested interests. I was looking for a minister who would be neutral and yet who would probably have some clout.

In going through with that sort of criteria, the President of the Privy Council, irrespective of the present incumbent, is a person who usually has a position of respect within the Cabinet hierarchy and within the hierarchy of the House. This seemed to me to be an appropriate choice for a minister, if one is searching for one other than the Minister of Transport.

Mr. Angus: In doing so, you have opted to still have it through a minister, as opposed to the suggestion that it go directly to Parliament.

Mr. Sinclair: Yes. I have only considered the reporting directly to Parliament in a very casual sense. In the way the board is set up now, which is very much akin to a department, I think in order to get its administrative matters done within government, it would probably be better served by reporting to a minister rather than to the Speaker.

There is another reason too: at some point in time, the minister, in supporting the board, may have to be less than impartial; whereas, I assume, the Speaker always has to be impartial.

Mr. Angus: Unless he is looking after his own budget, but we will not talk about that.

M. Pronovost: Monsieur Sinclair, vous avez une très grande expérience de toute cette affaire. Je me pose cependant une question importante. Vous avez parlé de la possibilité que chaque mode de transport ait deux représentants au Bureau. Auparavant, lorsqu'il était question seulement d'accidents d'avions, on parlait d'un seul mode de transport. Désormais, on devra s'occuper de trois modes de transport et on aura des représentants du domaine de l'aviation, du domaine maritime et du domaine ferroviaire.

Au niveau du fonctionnement du Bureau, il faudra savoir quel type d'accident dans quel mode de transport on devra étudier de façon prioritaire. Selon vous, doit-il y avoir une réglementation écrite à ce sujet? Est-ce qu'on doit confier cette responsabilité totale au président ou la

[Translation]

M. Angus: Comme d'autres, vous avez proposé que le bureau ne relève pas du ministre des Transports. Cependant, contrairement à d'autres, vous ne nous avez pas fait de suggestion. Avez-vous une préférence?

M. Sinclair: Oui. Le président du Conseil privé.

M. Angus: Est-ce en raison du détenteur actuel du poste ou du poste lui-même?

M. Sinclair: Non, non. En fait, je crois que c'est sans doute moi qui l'ai suggéré à diverses autres parties, même si je n'ai pas inclus cette suggestion dans mon propre mémoire. J'ai pris une liste des ministres et j'ai barré le nom de tous ceux auxquels le poste ne conviendrait pas ou qui auraient d'autres intérêts à défendre. Je cherchais un ministre neutre, mais qui aurait quand même du poids.

Selon ces critères-là, le président du Conseil privé, quel qu'il soit, est normalement respecté au sein du Conseil des ministres et à la Chambre. Cela me semblait donc être un bon choix de ministre, si on cherchait un ministre autre que celui des Transports.

M. Angus: En ce faisant, vous avez choisi de passer par un ministre plutôt que d'aller directement au Parlement.

M. Sinclair: Oui. Je n'ai qu'effleuré la possibilité d'un rapport direct au Parlement. Étant donné la structure du bureau actuel, qui ressemble de très près à un ministère, je crois que pour assurer que les questions administratives soient réglées par le gouvernement, il vaudrait mieux qu'il relève d'un ministre plutôt que du Président de la Chambre.

Il y a par ailleurs une autre raison: à un moment donné, le ministre, pour épauler le bureau, devra peut-être se montrer moins impartial, tandis que le Président de la Chambre, lui, doit toujours demeurer impartial.

M. Angus: Sauf pour ce qui a trait à son propre budget, mais nous ne discuterons pas de cela.

Mr. Pronovost: Mr. Sinclair, you have a great deal of experience in this area. However, I have one serious concern. You mentioned the possibility of there being two representatives of each mode of transportation on the board. Previously, when the board dealt only with aviation occurrences, there was only one mode of transportation involved. From now on, the board will have three modes of transportation to deal with and will include representatives from the aviation, marine and rail sectors.

At the operational level, the board will have to know which type of accident in which mode of transportation should be given priority. In your opinion, should there be written regulations on this subject? Should full responsibility for this point be given to the chairman or to

[Texte]

confier au Bureau lui-même? Il n'y aura peut-être pas de conflits d'intérêts ou de personnalités comme au Bureau précédent, mais lorsque surviendront des accidents assez graves dans chacun des modes de transport, le Bureau devra décider quel type d'accident il devra étudier de façon prioritaire. Cette question me semble très importante, et j'aimerais que vous puissiez élaborer, s'il vous plaît.

Mr. Sinclair: I think Mr. Pronovost raises an excellent line of questioning. I think the CASB as a board has begun to establish some policies with respect to how accidents will be investigated and what kind of investigations will be done on accidents that meet certain criteria. I think that kind of practice has to be established by the board. There are a great many aviation accidents or incidents in which it is quite obvious that there will be no safety recommendations coming out of those accidents or incidents. So they should require much less in the way of the board's resources to deal with than would a major accident.

A major accident, such as loss of life or serious injury or a deficiency in the safety system, wherever it may occur, is relatively easy to identify. When those kinds of criteria are met, then significantly more attention has to be paid to the accident. There may still be loss of life, but the accident may be relatively simple and should not require a great deal of effort or a great deal of time. On the other hand, there will be other accidents in which there may be very little loss of life, but a deficiency in the system has come up, which would require a much more searching investigation.

• 1635

Mr. Pronovost: Let us suppose the president of the board is someone who is a specialist in the railway industry. How will people concerned with air transportation view the board if the president is not from their field of interest?

Mr. Sinclair: I think the most important quality of not only the chairman but also of any board member is his executive capabilities. It is essential that whoever is appointed as chairman of this board is appointed because he has those executive capabilities in which he can chair a meeting of diverse groups, not as a participant representing a particular mode of transportation but as an executive leading the discussion, guiding the discussion, searching out various points of view. It is his responsibility to see whether the board can come to a consensus on the report that is in front of him.

Mr. Pronovost: On a practical basis, do you think the two other modes of transportation will give credibility to our president, coming from a very special mode of interest?

Mr. Sinclair: I think that will rest entirely on the individual who is selected. If he has an established reputation for executive leadership, and when I say

[Traduction]

the board itself? There may not be the same conflict of interests or of personalities as in the previous board, but when serious accidents occur in each of the modes of transportation, the board will have to decide which should be given priority for investigation. It seems to me that this is a very important question, and I would like you to comment further on it, please.

M. Sinclair: M. Pronovost pose là une excellente question. Je crois que le BCSCA, en tant que bureau, a commencé à établir certaines politiques quant à la façon de conduire les enquêtes et aux genres d'enquêtes dont feront l'objet les accidents qui répondent à certains critères. Je crois que le bureau a déjà établi des lignes directrices. Il y a un grand nombre d'accidents ou d'incidents aéronautiques qui, de toute évidence, ne donneront pas lieu à des recommandations sur la sécurité. Le bureau ne devrait donc pas avoir à leur attribuer les mêmes ressources qu'à un accident sérieux.

Un accident sérieux, où il y a perte de vie ou blessures graves ou défaillance du système de sécurité, à quelque niveau que ce soit, est relativement facile à reconnaître. Un accident qui répond à ce genre de critères méritera donc plus d'attention qu'un autre. Il y a peut-être quand même perte de vie, mais l'accident peut être relativement simple et par conséquent ne devrait pas demander trop d'effort ni trop de temps. Par contre, il y aura d'autres accidents qui causeront peut-être peu de pertes de vie, mais qui, à cause d'une faille dans le système, exigeront une enquête beaucoup plus approfondie.

M. Pronovost: Supposons que le président du bureau soit un spécialiste de l'industrie ferroviaire. Qu'est-ce que les gens qui s'intéressent au transport aérien penseront du bureau si le président ne provient de leur secteur?

M. Sinclair: La qualité la plus importante non seulement pour le président mais également pour tout autre membre du bureau est sa capacité d'exécution. Il est essentiel que le président du bureau soit nommé à ce poste en raison de sa capacité d'exécution qui lui permet de présider une réunion de divers groupes, non pas à titre de représentant d'un mode de transport en particulier, mais bien à titre de personne chargée de mener la discussion, de guider la discussion et de faire ressortir les divers points de vue. Il lui incombe de veiller à ce que le bureau arrive à un consensus sur le rapport qu'il a devant lui.

M. Pronovost: Sur le plan pratique, croyez-vous qu'un président qui a de l'expérience dans un mode particulier de transport aura de la crédibilité auprès des deux autres modes de transport?

M. Sinclair: À mon avis, cela dépendra entièrement de la personne qui sera choisie. Si cette personne est reconnue pour ses qualités de chef, et lorsque je dis

[Text]

executive leadership, that does not necessarily have to come from a corporation. My friend Jack Butt of the controllers has demonstrated executive leadership. I am sure my friend Carl Fisher will do the same in the next few years. I have seen Norm Binden of CALPA do the same thing. When I say executive leadership, I am talking about somebody who has been used to functioning at the senior level of a major body; someone who has conducted board meetings; who has experience in this area and who can demonstrate his impartiality without necessarily taking part in the discussion.

Mr. Pronovost: You were talking about at least two from air transportation in your report. Do you think it is important to have two from each one or do you think air transportation should have more? You really do not specify what the other numbers should be.

Mr. Sinclair: I did not think it was totally appropriate for me to speak for any other mode, but let me say that if I were here today representing the marine mode, my words would be the same as they are regarding the air mode.

Mr. Benjamin: Let us get into this composition of the board and the division of powers, etc. You believe a five-member board covering four modes is not sufficient in number. I sense no inclination by the government to have a larger number, but we will try. What would you think of this as a compromise or a fallback position? Let us say that in addition to the five permanent members the government named five alternate members who could be called in either as an addition to the five permanent ones or as a replacement in the event of illness, etc. For instance, if there were a conflict of interest, somebody would rule himself out of the deliberations to the board. Would five alternates be reasonable? Sometimes they would serve full-time and sometimes part-time.

• 1640

Mr. Sinclair: I like the possibility of bringing in somebody on a part-time basis, for the reasons you mentioned. It would provide a good safety net. However, I would still stick to the proposition of perhaps going for a seven-person board, as still being small enough to attract the attributes of a small board, but nevertheless giving adequate representation to each of the modes and allowing the two modal members to consult with one another in arriving at a conclusion. I think there is value in that.

Mr. Benjamin: I think I agree with you on a seven-member board.

[Translation]

qualités de chef, ça ne veut pas nécessairement dire qu'il doive venir d'une société. Mon ami Jack Butt, des contrôleurs, a démontré qu'il avait des qualités de chef. Je suis certain que mon ami Carl Fisher fera de même au cours des prochaines années. J'ai vu Norm Binden, de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, faire la même chose. Lorsque je parle de qualités de chef, je parle de quelqu'un qui a occupé un poste de haute direction dans un organisme important; quelqu'un qui sait diriger les réunions d'un conseil d'administration, qui a de l'expérience dans ce domaine et qui peut se montrer impartial sans nécessairement prendre part à la discussion.

M. Pronovost: Dans votre rapport, vous dites qu'il devra y avoir deux membres du bureau qui représentent le transport aérien. Croyez-vous qu'il est important d'avoir deux membres de chacun des modes de transport ou croyez-vous qu'il devrait y en avoir davantage pour représenter le transport aérien? Vous n'avez pas précisé quel devra être le nombre de membres représentant les autres modes.

M. Sinclair: J'ai pensé que ce n'était pas à moi de parler pour les autres modes, mais permettez-moi de vous dire que si j'étais ici aujourd'hui pour représenter le transport maritime, je vous dirais exactement la même chose que ce que je vous ai dit pour ce qui est du transport aérien.

M. Benjamin: J'aimerais maintenant parler de la composition du bureau et de la division des pouvoirs. Vous croyez qu'un bureau composé de cinq personnes pour couvrir les quatre modes de transport ne dispose pas d'un effectif suffisant. Je n'ai pas l'impression que le gouvernement soit porté à accroître ce nombre, mais nous allons essayer. Que pensez-vous du compromis suivant: disons qu'en plus des cinq membres permanents, le gouvernement nomme cinq membres suppléants qui pourraient venir s'ajouter aux cinq membres permanents ou les remplacer en cas de maladie, etc. Par exemple, en cas de conflit d'intérêts, un membre pourrait s'abstenir de participer aux délibérations du bureau. Serait-il raisonnable d'avoir cinq membres suppléants? Ils pourraient travailler à temps plein ou à temps partiel.

M. Sinclair: J'aime votre idée de membres à temps partiel, pour les raisons que vous avez mentionnées. Cela serait un bon filet de sécurité. Cependant, je préférerais tout de même peut-être un bureau composé de sept personnes. Il s'agirait toujours d'un petit bureau, mais chaque mode serait cependant bien représenté, et cela permettrait à deux membres du même mode de se consulter pour en arriver à une conclusion. Je pense que cela est valable.

M. Benjamin: Je suis d'accord avec vous pour un bureau composé de sept membres.

[Texte]

Whatever possibility there is of this board looking into pipelines is limited to a few commodity pipelines such as a steam line two miles long or something. It is really of no consequence. So two from each of the three modes, plus the chairman, would seem to me to be proper. And if there was a pipeline investigation to be carried on you would co-opt an additional one or two people to do it. Does that sound reasonable?

Mr. Sinclair: It sounds reasonable to me.

Mr. Benjamin: I have heard the expression "tin god" or "dictator" or what not used regarding the chairman. In the event the chairman wants to appoint a certain someone to be a director of investigations in the air mode or rail mode or marine, he consults with the board. If it is a seven-member board and five members of the board disagree with him, do you feel he should still have the power to make the appointment anyway, or should he go back to his list?

Mr. Sinclair: I think you have to give him the power to make the appointment. I think he must then exercise his own judgment as to whether or not he is appointing a director of investigations who can command the respect of the board.

In coming up with a piece of legislation like this, the calibre of the people you put on the board and the calibre of the person you appoint as chairman is the total strength of the legislation or its Achilles' heel.

Mr. Benjamin: But you say in your brief that you want the board, that is the whole board, to have confidence in their three or four directors of investigations.

Mr. Sinclair: Yes.

Mr. Benjamin: And if three or four or five of the members of the board do not have confidence in him, you are assuming then that the chairman will be smart enough not to make that appointment.

Mr. Sinclair: I have to assume that.

Mr. Benjamin: Well then why should it not be a board decision upon the recommendation, or lack of it, of the chairman, and then the whole board is responsible for the appointment, or the majority thereof?

Mr. Sinclair: Because then you have transformed the director of investigations into a employee of the board members, and that is not, I submit, what it should be. I believe in the separation of powers between the board and the director of investigations. I mentioned that before.

I also think there should be some checks and balances, and that sort of confirmation hearing is one of the suggestions that I have for the check and balance, because it is so important that the board have confidence in the director of investigations. But I do not think they should appoint them.

Mr. Benjamin: You are saying that one person can appoint them, but not the whole board.

Mr. Sinclair: That is correct.

[Traduction]

La possibilité que le bureau enquête sur les pipelines se limite à quelques productoducs comme une conduite de vapeur de deux milles de long. Cela n'a vraiment aucune conséquence. Donc, deux membres représentant chacun des trois modes, plus le président, me semblerait être une bonne composition. Et s'il devait y avoir une enquête sur un productoduc, on pourrait co-opter un membre additionnel ou deux. Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. Sinclair: Cela me semble bien raisonnable.

M. Benjamin: J'ai entendu l'expression «idole de pacotille» ou «dictateur» pour parler du président. Quand le président veut nommer une certaine personne directeur des enquêtes du mode de transport aérien, ferroviaire ou maritime, il consulte le Bureau. S'il s'agit d'un bureau composé de sept membres et que cinq membres ne sont pas d'accord avec lui, devrait-il à votre avis avoir quand même le pouvoir de nommer cette personne?

M. Sinclair: Je pense qu'il faut lui donner le pouvoir de le faire. Il doit alors juger lui-même si le directeur des enquêtes qu'il va nommer jouit du respect des membres du bureau.

Avec un tel projet de loi, c'est la qualité des gens que l'on nomme membres du Bureau, conjuguée à la qualité de la personne que l'on nomme président du bureau, qui fait la force de la mesure législative ou constitue son talon d'Achille.

M. Benjamin: Dans votre mémoire, vous dites que vous voulez que le bureau, c'est-à-dire tout le bureau, ait confiance en ces trois ou quatre directeurs des enquêtes.

M. Sinclair: Oui.

M. Benjamin: Si trois ou quatre ou cinq membres du bureau n'ont pas confiance en quelqu'un, vous supposez que le président sera assez intelligent pour ne pas le nommer.

M. Sinclair: Je dois le supposer, oui.

M. Benjamin: Pourquoi alors la décision ne reviendrait-elle pas au bureau, sur recommandation ou non du président, de sorte que tout le bureau serait responsable de la nomination, ou la majorité du bureau?

M. Sinclair: Parce que, ce faisant, le directeur des enquêtes deviendrait un employé des membres du bureau, et cela ne devrait pas être le cas, à mon avis. Je crois en la séparation des pouvoirs entre le bureau et le directeur des enquêtes. Je l'ai déjà mentionné.

Je pense également qu'il devrait y avoir un mécanisme d'équilibre, et ce genre d'audience pour confirmer chaque nouvelle nomination est l'une des solutions que je propose à cet effet, car il est très important que le bureau ait confiance dans les directeurs des enquêtes. Mais je ne pense pas qu'il devrait les nommer.

M. Benjamin: Vous dites qu'une personne peut les nommer, mais pas le bureau en entier.

M. Sinclair: C'est exact.

[Text]

Mr. Angus: But are you not also saying that in the event that the board does not feel confident about the appointee, then the chairman already has a problem in the first place?

Mr. Sinclair: That is right. That is why the calibre of the chairman is so important. If he is going to exercise his powers irrespective, then we are going to be back in trouble again. And if we are back in trouble again—

Mr. Benjamin: That is why we are asking the question. Should there not be more responsibility, an onus, upon the whole board and not leave it in the hands of one person?

• 1645

Mr. Sinclair: No. I come back to the point that I want to see a separation between the board and the directors of investigation so that the board can sit as a separate entity and dispassionately review the reports that have come up from the directors of investigation and not feel that he has to defend an employee when he gets out in any sort of public forum. He should have that independence that the director of investigations is not his employee.

Mr. Benjamin: To get back to clauses 24 and 25, which I have raised with most if not all witnesses, I do not believe you have made a comment on either of those clauses of the bill. Am I to take it that you are satisfied under both clauses with the requirement of submission of interim reports, and also the ability of the minister and interested parties to review a draft of the final report? Are you completely satisfied with all that?

Mr. Sinclair: Let us deal with the draft report first. I have given a great deal of thought to that question from several different angles—from the angle of placing myself back in my former position as air administrator, in my present position, and I also looked at it by assuming the eyes of the chairman of the board—and there are some definite pros and cons to the draft report concept. I have given each of them a good deal of thought, and I have come down in favour of the draft report process in spite of some of its warts.

The reason I have done so is that it provides an opportunity to make sure that the facts are complete and that what is in there and purported to be fact is in fact true. If you did not have the draft report stage and it turned out that there were deficiencies in the report on a factual basis when it finally became public, then you would be in somewhat of an intolerable situation. Once again, you would have a credibility problem with your accident investigation board.

So it is worthwhile to go that extra mile to make sure that the facts that are in the report on which the findings are based, on which the conclusions are based, on which

[Translation]

M. Angus: Mais ne dites-vous pas également que si le bureau n'a pas suffisamment confiance en la personne qui a été nommée, le président a déjà un problème?

M. Sinclair: C'est exact. C'est pourquoi la qualité du président est si importante. S'il doit exercer ses pouvoirs de toute façon, alors nous aurons encore des problèmes. Et si nous avons encore des problèmes. . .

M. Benjamin: C'est pourquoi nous posons la question. La responsabilité ne devrait-elle pas incomber à tout le bureau plutôt qu'à une seule personne?

M. Sinclair: Non. J'aimerais qu'il y ait séparation des pouvoirs entre le bureau et les directeurs des enquêtes, de façon à ce que le bureau puisse siéger comme une entité séparée et examiner sans parti pris les rapports qui proviennent des directeurs des enquêtes sans avoir l'impression qu'ils doivent défendre un employé lorsqu'il s'exprime dans une tribune publique. Il devrait avoir une certaine indépendance vis-à-vis du directeur des enquêtes, en ce sens que ce dernier ne doit pas être son employé.

M. Benjamin: Revenons aux articles 24 et 25 dont j'ai parlé avec la plupart sinon la totalité des témoins. Je ne crois pas que vous ayez fait de commentaires sur l'un ou l'autre de ces articles du projet de loi. Dois-je comprendre que vous êtes d'accord avec les deux articles en ce qui concerne la présentation de rapports provisoires, et aussi le fait que le ministre et des parties intéressées puissent examiner le projet du rapport définitif? Êtes-vous totalement d'accord avec ces articles?

M. Sinclair: Parlons d'abord du projet de rapport. J'ai longuement réfléchi à la question sous différents angles—en me plaçant dans la position que j'occupais auparavant à titre d'administrateur du transport aérien, dans ma position actuelle, et en me mettant également à la place du président du bureau—et je peux dire qu'il y a certainement du pour et du contre dans la notion du projet de rapport. Après y avoir réfléchi longuement, j'en suis venu à la conclusion qu'il était préférable d'avoir un projet de rapport malgré les désavantages que cela peut comporter.

La raison pour laquelle j'en suis venu à cette conclusion, c'est que le projet de rapport permet de s'assurer que tous les faits sont là, et que ce qui s'y trouve et ce qui est présenté comme un fait est tout à fait vrai. S'il n'y avait pas l'étape du projet de rapport et que l'on s'apercevait que le rapport comportait certaines failles sur le plan des faits lorsqu'il devenait public, alors on se retrouverait dans une situation en quelque sorte intolérable. Encore une fois, le Bureau d'enquêtes sur les accidents aurait un problème de crédibilité.

Il vaut donc la peine de faire cet effort supplémentaire pour veiller à ce que les faits contenus dans le rapport et sur lesquels les décisions, les conclusions et les

[Texte]

the recommendations are based, have been subjected to scrutiny by all.

Also, I believe that is one of the checks and balances on the director of investigations: that he knows that his draft report is going to go to the interested parties, that they are going to submit comments on that report, and that he is going to have to account to the board for his handling of each of those comments and he is going to have to justify his position or agree that the report should be changed to reflect that which he believes to be true.

Mr. Benjamin: The comments go to the board, though, not to the director of investigations.

Mr. Sinclair: The comments go to the board, but it is up to the director of investigations to report to the board on how he, the director of investigations, would deal with those comments. The board is going to have to turn the comments to him and say all right, we have these comments, what is your response to those comments? and where they make sense presumably you will change the report and we would like... The board should have a tally sheet on each of the comments made in writing the disposition, with reasons, of each of those comments. That then provides the board with another tool in its examination of the final report to satisfy itself that all items have been accounted for, have been dealt with, and have been dealt with as accurately as is possible.

Mr. Angus: But how do we deal with those warts in the process you talked about? That is really what we are searching for.

Mr. Sinclair: Some of the warts you may just have to put up with. One of the warts, in my opinion, is the extra timeframe, and one of my big complaints has been the length of time it takes to get accident investigation reports out. If they are worthy of recommendations, my goodness, it should not take years for them to come out.

• 1650

The Chairman: Now, you have talked about clause 24 and you really gave a good answer to Mr. Benjamin's persistent and perpetual questioning on that point, I think as clear as any witness if not clearer because your background and experience. You did not get on to the clause 25, the interim report.

Can we get your concise comment on your position there? In answering that question because of the conflict on clause 24 and perhaps clause 25 to a lesser extent, is it going to help the situation or hurt the situation if the board had the discretion to decide whether it sent out a draft report to the interested party depending upon the circumstances? Should the minister get the draft report as separate from the interested parties to keep him off and away since he is in charge of transport, which is supposed to be in charge of safety?

[Traduction]

recommandations sont fondées, ont fait l'objet d'un examen minutieux par toutes les parties.

En outre, cela constitue à mon avis l'un des mécanismes d'équilibre pour le directeur des enquêtes: il sait que son projet de rapport sera examiné par les parties intéressées, que ces dernières présenteront des commentaires au sujet du rapport, qu'il devra rendre compte au bureau de la façon dont il répondra à chacun de ces commentaires, et qu'il devra justifier sa position ou convenir que le rapport doit être modifié pour refléter ce qu'il croit être la vérité.

M. Benjamin: Mais les commentaires sont adressés au Bureau, non pas au directeur des enquêtes.

M. Sinclair: Ils sont adressés au Bureau, mais il incombe au directeur des enquêtes de faire rapport au bureau sur la façon dont lui, le directeur des enquêtes, répondrait à ces commentaires. Le bureau devra lui faire part de ces commentaires et lui demander comment il y répondrait, et lorsque les commentaires sont justifiés, il faut modifier le rapport... Le bureau devrait consigner, pour chacun des commentaires, les réponses qui y ont été apportées, raisons à l'appui. Cela lui fournirait alors un autre outil pour l'examen du rapport définitif qu'il fait afin de s'assurer que tous les points ont été pris en considération de la façon la plus exacte possible.

M. Angus: Mais que faisons-nous des désavantages dont vous avez parlé tout à l'heure? C'est en fait ce que nous cherchons.

M. Sinclair: Il se peut que l'on doive tout simplement composer avec certains des désavantages. À mon avis, l'un de ces désavantages est la prorogation de délai, et l'une des choses que je déplore le plus, c'est le temps nécessaire pour publier les rapports d'enquête sur les accidents. S'il y a lieu de faire des recommandations, bonté divine, il ne faudrait pas attendre des années avant de publier ces rapports.

Le président: Vous avez parlé de l'article 24, et vous avez vraiment bien répondu aux questions persistantes et continues de M. Benjamin à ce sujet, avec autant de clarté sinon davantage que tout autre témoin, en raison de vos antécédents et de votre expérience. Vous n'avez cependant rien dit au sujet de l'article 25, le rapport provisoire.

Pouvez-vous nous dire exactement quelle est votre position à ce sujet? En répondant à cette question, en raison du conflit à l'article 24 et peut-être également à l'article 25, mais dans une moins grande mesure, est-ce que cela va améliorer ou non la situation si le bureau peut décider d'envoyer ou non un projet de rapport à la partie intéressée selon les circonstances? Pensez-vous que le ministre des Transports ne devrait pas être considéré comme une partie intéressée et devrait recevoir le projet de rapport pour qu'il en prenne connaissance à l'avance

[Text]

I would like you to address those points as you answer Mr. Benjamin's question. Because of your experience, your brief was six pages right on point and your terms and things you mentioned. Mr. Benjamin quite properly mentioned this about clauses 24 and 25. It has bothered the committee because the evidence is in conflict.

Mr. Sinclair: Let me deal with clause 25 first of all, where the minister is able to call for an interim report. When the minister calls for an interim report, presumably he does so because he has some concern about safety that needs to be fixed and he wants something more factual from the accident investigation board at that particular point and time.

I do not hang strongly on it, but if there are other directly interested parties in that incident, why should they not be also given a copy of the same interim report? I am not going to hang tough on that. They will eventually get the draft report. That does not give me a great deal of concern. If the minister thinks he needs to have something ahead of time because he has an urgent safety concern, then okay, let him go ahead and do it.

Mr. Benjamin: The minister can call for an interim report—

Mr. Sinclair: When we get to draft the draft report your referring to, then I think it should go to all parties. In many cases, the minister is also an interested and involved party, because of the services that he provides or does not provide in the aviation world. Therefore in addition to having his safety responsibilities he may also be an involved party, so I do not think he should be treated any differently than any of the other involved parties at that particular point in time.

Mr. Benjamin: What about the interim reports in clause 25?

The Chairman: He has already answered that.

Mr. Benjamin: No, no. He was talking about—

The Chairman: Well, he was talking about interim reports.

Mr. Benjamin: He still has not got clause 25.

The Chairman: Are you in favour or against clause 25?

Mr. Benjamin: Do you see a necessity for paragraph 25.(1).(a)?

Mr. Sinclair: It is supposedly in there because the minister feels he has some safety responsibility he needs to get at.

[Translation]

étant donné qu'il est responsable des transports et en même temps de la sécurité?

En répondant à la question de M. Benjamin, j'aimerais que vous teniez compte de ces éléments. Étant donné votre expérience, votre mémoire de six pages était très pertinent. M. Benjamin a fait des commentaires fort à propos au sujet des articles 24 et 25. Cette question préoccupe le comité car il est évident qu'il y a conflit d'intérêts.

M. Sinclair: Permettez-moi d'abord de parler de l'article 25, où le ministre peut demander un rapport provisoire. Lorsque le ministre demande un rapport provisoire, il le fait parce qu'il a certaines préoccupations au sujet de la sécurité et qu'il veut à un moment donné obtenir du Bureau d'enquête sur les accidents un rapport davantage basé sur les faits.

Je n'y tiens pas absolument, mais s'il y a d'autres parties directement intéressées dans cet incident, pourquoi ne devraient-elles pas également recevoir un exemplaire de ce même rapport provisoire? Mais je n'y tiens pas absolument. Elles finiront par obtenir le projet de rapport. Cela ne me préoccupe pas outre mesure. Si le ministre estime qu'il a besoin d'un rapport à l'avance parce qu'il a un problème urgent de sécurité, alors très bien, qu'il l'obtienne.

M. Benjamin: Le ministre peut demander un rapport provisoire. . .

M. Sinclair: Pour ce qui est du projet de rapport dont vous parlez, alors je pense qu'il devrait être envoyé à toutes les parties. Dans de nombreux cas, le ministre est également une partie intéressée, en raison des services qu'il fournit ou qu'il ne fournit pas dans le monde de l'aviation. Par conséquent, en plus de ses responsabilités en matière de sécurité, il peut également être une partie intéressée, de sorte qu'à mon avis, il ne devrait pas, à ce stade, être traité différemment de toute autre partie intéressée.

M. Benjamin: Et pour ce qui est des rapports provisoires dont parle l'article 25?

Le président: Il a déjà répondu à cette question.

M. Benjamin: Non. Il parlait de. . .

Le président: Il parlait des rapports provisoires.

M. Benjamin: Il n'a toujours pas donné de réponse au sujet de l'article 25.

Le président: Êtes-vous pour ou contre l'article 25?

M. Benjamin: Croyez-vous que l'alinéa 25(1)a) soit nécessaire?

M. Sinclair: Je suppose qu'il est là parce que le ministre estime devoir régler certains problèmes de sécurité qui relèvent de sa responsabilité.

[Texte]

Mr. Benjamin: You have it in clause 24. Why does he need it twice? I can see making a report to the RCMP or coroner's investigation, but—

Mr. Sinclair: No, under clause 24, that is the report that comes at the end of the investigation. Under clause 25 you are dealing with the fact that while the investigation is under way the minister thinks he needs an interim report because he senses something has to be done immediately and not wait until the final report comes out.

The Chairman: That is right.

Mr. Sinclair: I have no problem with that, really. My preference would be that if he gets an interim report, why does it not go to all the interested parties? At the time that he is going to make additional recommendations he is going to have to justify why he is going to do that, so a large part of it is going to come out anyway.

Mr. Comuzzi: When we looked at some of the recommendations from the safety board on interim recommendations in the Pearson, I always change the word "interim" to "urgent". I wonder if that would clarify what we are doing here today. It appears to me from what Mr. Sinclair has just said that an interim report, in his judgment, is one that requires urgent action on behalf of either the board or the minister to make some recommendation or do something constructive to change a situation that, if allowed to exist, may cause some harm. Is that your interpretation of that, Mr. Sinclair?

• 1655

Mr. Sinclair: Yes, but the minister has all the authority he needs to conduct a regulatory investigation if he finds that there is some regulatory infraction he has to attend to. He also has various other avenues of knowing what is going on or what caused the issue. He has his own sources to do that. How often he would call for an interim report I do not know, unless he wanted the safety board to pronounce on something. I suppose that is one instance.

I am not sure whether this kind of provision has ever been used under the CASB thing. Usually it is the other way around. The safety board has taken the initiative in saying look, we should produce some sort of interim finding because we believe certain things need to be addressed on an immediate basis.

Mr. Comuzzi: I will spend the balance of my time, Mr. Chairman, on the privilege of these communications that are on board. I do not even know if I have a question on that. I would like some discussion on it, because it bothers me that... I agree there should be some privileged communication, but every time we get a privileged communication there is some perception on behalf of the public that something is being hidden.

[Traduction]

M. Benjamin: Il peut le faire en vertu de l'article 24. Pourquoi le répéter? Je peux comprendre que l'on communique un rapport à la GRC ou au coroner, mais...

M. Sinclair: Non, à l'article 24, il s'agit du rapport qui est publié aux termes de l'enquête. L'article 25 prévoit qu'au cours de l'enquête, le ministre peut demander un rapport provisoire s'il pense pouvoir faire quelque chose immédiatement et qu'il ne veut pas attendre que soit publié le rapport définitif.

Le président: C'est exact.

M. Sinclair: Cela ne me pose pas de problèmes. Mais si on lui communique un rapport provisoire, pourquoi ne pas le communiquer également à toutes les parties intéressées? Lorsqu'il fera des recommandations additionnelles, il devra les justifier, de sorte qu'une grande partie du rapport sera publiée de toute façon.

M. Comuzzi: Lorsque nous avons examiné certaines des recommandations du bureau de sécurité au sujet des recommandations provisoires contenues dans le rapport sur l'aéroport Pearson, j'ai toujours remplacé le mot «provisoire» par le mot «urgente». Je me demande si cela clarifierait ce que nous faisons ici aujourd'hui. D'après ce que M. Sinclair vient de dire, il me semble qu'un rapport provisoire, d'après lui, exige que le bureau ou le ministre agisse rapidement et fasse des recommandations ou prenne des mesures constructives pour changer une situation qui pourrait autrement être préjudiciable. Est-ce bien ce que vous avez voulu dire, monsieur Sinclair?

M. Sinclair: Oui, mais le ministre a tout le pouvoir dont il a besoin pour mener une enquête en vertu de la réglementation s'il estime qu'il y a eu infraction à la réglementation. Il dispose également d'autres moyens de savoir ce qui se passe ou de connaître la cause du problème. Il a ses propres sources. Je ne sais pas s'il demanderait souvent un rapport provisoire, à moins de vouloir que le bureau de sécurité se prononce sur une question. Je suppose qu'il le ferait dans un tel cas.

Je ne suis pas certain si ce genre de disposition a déjà été utilisée dans le cadre du BCSA. Habituellement, c'est le contraire. C'est le bureau de sécurité qui a pris l'initiative de dire, écoutez, nous devrions produire un genre de rapport provisoire car nous croyons qu'il est nécessaire de régler certains problèmes immédiatement.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je consacrerai le reste du temps qui m'est alloué pour parler de la protection des enregistrements de bord. Je ne sais même pas si j'ai une question à poser à ce sujet. J'aimerais tout simplement que nous en discutions, car cette question me préoccupe... Je conviens que certaines communications doivent être protégées, mais chaque fois qu'il est question de communications protégées, la population a l'impression que l'on veut cacher quelque chose.

[Text]

Sometimes when there is a solicitor-client privilege or if some documents are going to be produced in court that you do not know whether or not should be produced, a person not hearing the issue makes a judgment as to whether that document or tape or recording or video should or should not be introduced as evidence. Does it have any bearing on the eventual outcome? Does it have some probative value?

The Chairman: It is clearly set out on page 6, Mr. Comuzzi. It could not be clearer.

Mr. Comuzzi: I do not know. I am concerned about the privilege, if there should not be some kind of structure where a privileged communication should be reviewed beforehand.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, there is in the legislation such that where a coroner or judge feels that in the interests of justice these privileged recordings or documents should be produced in camera, they can be—

Mr. Comuzzi: But does that cover all the privileged communications, Mr. Chairman?

Mr. Sinclair: Yes, providing you follow the recommendations of the Air Traffic Control Association and ourselves to put that provision into clause 29.

Mr. Comuzzi: That is exactly where I was headed. That would cover all the privileged communication to which you refer and what the air traffic controllers refer to.

Mr. Sinclair: That is right.

Mr. Comuzzi: Providing that your recommendations and the air traffic controllers' recommendations are adhered to.

Mr. Sinclair: That is right. But I think the important thing is that paragraph 30.(7)(a) negates the whole question of privilege where it says it is privileged except that it may be used in a civil action.

The Chairman: You are clear on what you want done with that. You could not be clearer.

Mr. Sinclair: Yes.

The Chairman: With good cause.

Mr. Benjamin: I would like to pursue clauses 24 and 25 a little further with Mr. Sinclair. Mr. Sinclair, the board shall provide a draft of the final report to the minister and other interested parties and they have 90 days.

The Chairman: Or that can be extended reasonably.

• 1700

Mr. Benjamin: Under 24.(5), it says that the board shall notify in writing the minister and those who, in the opinion of the board, have a direct interest. Findings and

[Translation]

Parfois, lorsque certains renseignements entre un avocat et un client sont protégés ou quand on ne sait pas s'il faudrait produire ou non certains documents devant les tribunaux, c'est une personne qui n'entend pas la cause qui se prononce à cet effet. Cela a-t-il des conséquences sur l'issue éventuelle? Cela a-t-il une valeur probative?

Le président: C'est expliqué de façon très claire à la page 6, monsieur Comuzzi. On ne saurait être plus clair.

M. Comuzzi: Je ne sais pas. Cette question des renseignements protégés me préoccupe; je me demande s'il ne devrait pas y avoir un genre de structure selon laquelle une communication protégée devrait être examinée auparavant.

M. Sinclair: Monsieur le président, le texte législatif stipule que si un coroner ou un juge estime qu'il est dans l'intérêt de la justice de produire ces enregistrements ou ces documents protégés afin qu'ils soient examinés à huis clos, ils peuvent. . .

M. Comuzzi: Mais est-ce que cela comprend toutes les communications protégées, monsieur le président?

M. Sinclair: Oui, pourvu que vous donniez suite à notre recommandation et à celle de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien d'inclure cette disposition à l'article 29.

M. Comuzzi: C'est exactement là où je voulais en venir. Cela comprendrait toutes les communications protégées dont vous parlez et celles dont les contrôleurs du trafic aérien ont parlé.

M. Sinclair: C'est exact.

M. Comuzzi: Pourvu que l'on donne suite à vos recommandations et à celles des contrôleurs du trafic aérien.

M. Sinclair: C'est exact. Mais l'important, je pense, c'est que l'alinéa 30.(7) nie tout le concept du renseignement protégé puisqu'il dit qu'il peut être utilisé au civil.

Le président: Ce que vous proposez à ce sujet est très clair. Cela ne pourrait être plus clair.

M. Sinclair: Oui.

Le président: Avec raison.

M. Benjamin: J'aimerais discuter davantage des articles 24 et 25 avec M. Sinclair. Monsieur Sinclair, le Bureau devra fournir un projet de rapport au ministre et aux autres parties intéressées, et ces derniers disposent de 90 jours pour répondre.

Le président: Cette période peut être prolongée de façon raisonnable.

M. Benjamin: Le paragraphe 24.(5) stipule que le Bureau devra communiquer au ministre et à toutes les personnes qu'il estime directement intéressées, ses

[Texte]

recommendations, whether interim or final, have another 90 days. You were concerned about the length of time.

In clause 25 the board shall report on an interim basis on the progress and findings on the written request of the minister under 25(1)(a). I do not know if the 90 days applies there. Just in clause 24 alone we have used up the potential of using up 180 days on an interim report and a draft of a final report. That is the way it reads to me.

Mr. Sinclair: It does not read that way to me. When the board issues its draft report, the interested parties have 90 days if they wish to make representations to the board. If they do, the board takes them under advisement and concludes what disposition it will make on those representations.

Mr. Benjamin: The draft report can either be an interim one, a draft of the final, or both.

Mr. Sinclair: I think it has been the practice of at least this board. I think in most instances you would find that kind of process would only be used on a draft final report. There is no point in going through that sort of process on an interim report, in my opinion.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. You may not always agree, but you have—

Mr. Benjamin: No, I am not disagreeing. I want his interpretation of it the way the bill reads.

The Chairman: He has given it to you, 24 and 25 and 16 minutes before and the last 3 or 4 minutes this time along with the earlier intervention.

Mr. Sinclair, I was surprised at your answer to Mr. Angus on this matter of appointments to the board in view of your experience in the political business world. Is there any type of association that blends together and merges these different elements of the air industry, as you have described it so nicely, that could be a committee to make a short list to a minister? That was early in the questioning and earlier today, but were you seriously suggesting that or is it not a little naive to think it is the way it is going to come? Do you have an umbrella association now representing all those different groups?

Mr. Sinclair: No.

The Chairman: You never really have, have you?

Mr. Sinclair: No.

The Chairman: You are going to ask from your experience as a director of administration in the air that the Minister of Transport or whoever is going to go and get the little short list from the traffic controllers, the CALPA people, the ATAC—

[Traduction]

conclusions et recommandations, provisoires ou définitives. Ils ont ensuite 90 jours pour répondre. C'est ce délai qui vous préoccupe.

Le paragraphe 25(1) stipule que le Bureau doit communiquer au ministre un rapport provisoire faisant le point de l'enquête et présentant ses conclusions. Je ne sais pas si le délai de 90 jours s'applique dans ce cas-ci. Seulement à l'article 24, il est possible d'utiliser jusqu'à 180 jours pour répondre à un rapport provisoire et à un projet de rapport. C'est ce que je crois comprendre.

M. Sinclair: Ce n'est pas de cette façon que je le comprends. Lorsque le Bureau communique son projet de rapport, les parties intéressées disposent de 90 jours pour présenter leurs observations au Bureau. Si elles le font, le Bureau doit les prendre en considération et décider s'il y donnera suite ou non.

M. Benjamin: Le projet de rapport peut être un rapport provisoire ou l'ébauche du rapport final, ou les deux.

M. Sinclair: Je pense que c'est le cas habituellement, du moins pour le Bureau actuel. Dans la plupart des cas, ce genre de processus n'est utilisé que pour une ébauche du rapport final. À mon avis, cela ne sert à rien de suivre ce genre de processus dans le cas d'un rapport provisoire.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Vous n'êtes peut-être pas toujours d'accord, mais vous avez. . .

M. Benjamin: Non, je ne suis pas en désaccord. Je veux connaître son interprétation du projet de loi.

Le président: Il vous l'a déjà donnée, à plusieurs reprises.

Monsieur Sinclair, j'ai été surpris de la réponse que vous avez donnée à M. Angus au sujet de la nomination des membres du Bureau étant donné votre expérience dans le monde des affaires politiques. Y a-t-il un genre d'association qui réunit ces différents éléments de l'industrie aérienne, comme vous l'avez si bien décrit, c'est-à-dire un comité qui pourrait dresser une liste pour le ministre? Cette question a été soulevée plus tôt aujourd'hui, mais c'est ce que vous proposiez je crois, ou est-il quelque peu naïf de croire que c'est ce qui va se produire? Existe-t-il actuellement une association qui représente tous ces groupes différents?

M. Sinclair: Non.

Le président: Vous ne l'avez jamais vraiment fait, n'est-ce pas?

M. Sinclair: Non.

Le président: D'après votre expérience comme directeur de l'administration du secteur aérien, vous allez demander que le ministre des Transports ou la personne qui demandera cette petite liste des contrôleurs du trafic aérien, de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes, de l'Association du transport aérien du Canada. . .

[Text]

Mr. Sinclair: I am quite serious about that, Mr. Chairman.

The Chairman: I can understand judges when you have a judicial committee and bar committees and you have some umbrella groups, but—

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, with the groups I talked about, we meet fairly frequently on various issues.

The Chairman: That is interesting.

Mr. Benjamin: Whether you are arguing or agreeing—

Mr. Sinclair: We do not make it a point that we have to agree on everything, but we get together and discuss various issues as a group.

The Chairman: You think it would be possible to have a committee blending these different groups together to come up with a short list.

Mr. Sinclair: I really believe so.

The Chairman: I see. You are more idealistic than I am, but—

Mr. Sinclair: We have had meetings of a large number of those people on various matters before and we found that we can work together.

The Chairman: I want to thank you very much, because your experience and background have a very real impact on this committee, having been here before as an adviser to many ministers and certainly giving evidence before the committees. Thank you very much for your brief and your very cogent responses to the questions.

Mr. Sinclair: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would like to call our last witness for the day. We have the Seafarers' International Union of Canada. I think Mr. MacLaren, the executive vice-president, has been patiently sitting by. Welcome. We have a statement of yours, which you may want to read or highlight.

Mr. Doug MacLaren (Executive Vice-President, Seafarers' International Union of Canada): In view of the hour, because of the shortness of this, I think—

The Chairman: It is short.

• 1705

Mr. MacLaren: I think some people, I have noted, have had an opportunity to glance through it. I would suggest that maybe I do forgo reading it and leave it open for questions.

The Chairman: It is a short statement. Since it was just distributed and since it is a short statement, I think it would perhaps help pinpoint the questions, instead of rambling on the questions, if you did read the statement.

[Translation]

M. Sinclair: Je ne plaisante pas, monsieur le président.

Le président: Je peux comprendre qu'il y ait des juges lorsqu'il y a un comité judiciaire ou des comités du Barreau et qu'il existe un organisme qui en chapeaute d'autres, mais...

M. Sinclair: Monsieur le président, nous rencontrons assez souvent les groupes dont j'ai parlé pour discuter de diverses questions.

Le président: C'est intéressant.

M. Benjamin: Que vous soyez d'accord ou non...

M. Sinclair: Il n'est pas essentiel pour nous d'être d'accord sur toutes les questions, mais nous nous rencontrons pour discuter ensemble des diverses questions.

Le président: Vous pensez qu'il serait possible d'avoir un comité qui réunisse ces différents groupes pour dresser une courte liste.

M. Sinclair: Je le crois réellement.

Le président: Je vois. Vous êtes plus idéaliste que moi, mais...

M. Sinclair: Nous avons eu des rencontres avec un grand nombre de ces personnes pour discuter de différents sujets et nous avons constaté que nous pouvions travailler ensemble.

Le président: Je tiens à vous remercier, car votre expérience et vos antécédents ont été fort utiles à notre Comité, puisque vous avez déjà comparu devant les comités et conseillé de nombreux ministres. Je vous remercie du mémoire que vous nous avez présenté et des réponses tout à fait pertinentes aux questions qui vous ont été posées.

M. Sinclair: Merci, monsieur le président.

Le président: J'aimerais maintenant demander à notre dernier témoin de la journée de bien vouloir s'approcher. Il s'agit de M. Doug MacLaren, vice-président exécutif du Syndicat des marins canadiens, qui a été très patient. Je vous souhaite la bienvenue. Nous avons votre déclaration, vous pouvez la lire ou nous en donner les grandes lignes.

M. Doug MacLaren (vice-président exécutif, Syndicat des marins canadiens): Étant donné l'heure et la brièveté du document, je pense...

Le président: Il est court.

M. MacLaren: Je crois avoir remarqué que certaines personnes ont eu l'occasion d'en prendre rapidement connaissance. Je pourrais m'abstenir de le lire et tout simplement répondre à vos questions.

Le président: Il s'agit d'un court exposé. Étant donné qu'on vient tout juste de distribuer votre déclaration et qu'elle est très courte, il serait peut-être utile que vous la lisiez pour aider à définir les questions.

[Texte]

Mr. MacLaren: First of all, I would like to thank you on behalf of the Seafarers' International Union of Canada for the opportunity to present our views and suggestions regarding the legislation.

As you are aware, marine accident investigation is currently covered under the Canada Shipping Act, which is a very old and sometimes quite archaic piece of legislation. Just in that area, it is our opinion that all aspects of this action be reviewed and brought up to date. Therefore this process is of good value, provided that true change is enacted.

In touching on some of the areas in it, we do find the objective of the bill is quite important. We feel that this effort is of good value. Again, in looking at the consolidation, I think the joining together of the various different groups can be of use, in that accident investigation itself tends to overlap in some areas. I think the different parties can help one another in some aspects of it.

Going further, I think it is an important aspect in subclause 4.(5) to provide for a continuity of experience within the board. I know personally I would hate to be sitting in on an accident investigation only to find that the one person there with marine experience is just new to it and is just trying to fumble his way through and to figure out what he is supposed to be doing. I think in that end of it, it is quite important. I do find that it is unfortunate that it does not require a majority of members to be experienced.

I like the aspect of the retention from the old act of certain powers of the board. We feel that the requirement of the minister to reply publicly to the board's findings and recommendations within a specific period of time would prevent some findings from being buried, should action be necessary. I do like the aspect of trying to get a report out as quickly as possible, because I find sometimes after quite a number of years, we finally get a report and everyone forgot what the accident is.

In looking at other aspects of it, I guess we come down to certain areas with which we do have some concerns. In particular, I guess the first areas deals with the composition of the board and the interrelationships between the board, the chairman, the investigator and the minister.

In starting on that area, subclause 4.(2) lays out that the members should be collectively knowledgeable about the various means of transportation. My question on that is how do you determine "knowledgeable"? I like the earlier comment about a select committee. I think particularly within the maritime field it would be a good concept. I know within that area there is generally a fair amount of work done within the various parties. I think it would be useful to contact those various parties, both from the shipping organizations and from the labour organizations, so that the people we do have on this board would be credible to all parties.

[Traduction]

M. MacLaren: D'abord, je tiens à vous remercier au nom du Syndicat des marins canadiens de nous donner l'occasion de venir présenter notre point de vue et nos suggestions relativement au projet de loi.

Comme vous le savez, les enquêtes d'accidents maritimes tombent sous le coup de la Loi sur la marine marchande au Canada, qui est un texte de loi très ancien et parfois même plutôt archaïque. Nous sommes d'avis que cette loi, sous tous ses angles, devrait être révisée et mise à jour. Le présent processus est donc très valable, pourvu qu'il apporte un changement réel.

L'objectif du projet de loi est à notre avis très important. Nous estimons qu'il s'agit d'un effort très valable. Encore une fois, pour ce qui est de la consolidation, je pense qu'il pourrait être utile de réunir les divers groupes, car les enquêtes sur les accidents ont tendance à se chevaucher dans certains domaines. Je pense que les différentes parties peuvent s'entraider sur divers aspects.

En outre, je pense que le fait d'assurer la continuité de l'expérience au sein du Bureau constitue un élément important du paragraphe 4.(5). Personnellement, je sais que je n'aimerais pas beaucoup participer à une enquête sur un accident si je constatais que le seul membre du Bureau ayant de l'expérience dans le domaine maritime n'a aucune expérience au Bureau et ne sait pas trop quel est son rôle. C'est très important. Il est à mon avis malheureux qu'il ne soit pas nécessaire que la majorité des membres aient déjà de l'expérience au Bureau.

Je suis bien heureux que, comme dans l'ancienne loi, certains pouvoirs du Bureau aient été maintenus. Nous estimons que le fait d'exiger que le ministre réponde publiquement aux conclusions et recommandations du Bureau dans un délai spécifique éviterait que certaines conclusions soient cachées, si des mesures étaient nécessaires. Que l'on tente de publier le rapport le plus rapidement possible me plaît, car je constate qu'il arrive parfois qu'un rapport soit publié après plusieurs années de sorte que tout le monde a oublié quelle était la nature de l'accident.

Il y a cependant d'autres points qui nous préoccupent. En particulier, il y a d'abord la composition du Bureau et les rapports entre le Bureau, le président, l'enquêteur et le ministre.

Le paragraphe 4.(2) stipule que les membres doivent posséder collégalement la compétence voulue en matière de transport. Ma question est la suivante: De quelle façon déterminez-vous que ces personnes possèdent collégalement la compétence voulue? J'aime bien le commentaire qui a été fait plus tôt au sujet d'un comité de sélection. Je pense qu'il s'agit d'une bonne idée, particulièrement dans le domaine maritime. Je sais que dans ce domaine les diverses parties font en général pas mal de travail. Il serait à mon avis utile de communiquer avec ces diverses parties, à la fois avec des groupes patronaux et des groupes syndicaux, de sorte que tous les

[Text]

I have a problem with the power of the chairman. In looking at the legislation, it seems that the remainder of the members become almost appendages of the chairman. I think somewhere along the line there has to be more of a broadening of the powers. As opposed to having them all focused onto the chairman himself, I think it is important that they be spread out among some of the other members of the board.

• 1710

To go further, the biggest problem we find with this bill is in dealing with the draft report, and also with the aspect that it is the minister who is the one to present this report to the House. I like the concept of the Speaker being the one presenting it. Again, earlier it was mentioned that sometimes a person having a stake in what is going on can be useful. I think it can also be detrimental. In particular because of that detrimental effect, I would prefer to see a more even-handed approach, and I think the Speaker would be more apt to provide it.

On the draft report, I think Mr. Benjamin has referred quite eloquently to a number of the concerns we have in there. The concern we have is that not so much the interim report as the actual draft report is a problem. There might be some times when an interim report would be useful on more of an emergency basis. But to provide the minister and various other people with a draft of the report after all the deliberation has been done I think leaves it open for why basically do we have the chairman and all the rest of these people out there? These people have been selected for their expertise and I think a certain amount of confidence should be placed in them, provided the selection is done properly. If we give it in particular to the minister, I think we tend to leave ourselves in a position where there can be some coaxing and coaching on how to finalize on the report and how to present it. So it is an area of strong concern.

Lastly, I find the aspect of not allowing any of the investigators, the board, or anyone involved in that investigation to be involved in any further proceedings, whether civil or criminal, quite onerous, in particular in the sense that the investigator himself has been very closely involved in finding out what went on with the accident. I just find it quite disconcerting to say whatever he learned from his investigations is useless in a court of law. I think one of the most important aspects of safety, one of the things that tend to make people think twice about how they are operating, is not so much the fact that a report will be made on it as the fact that there is a possibility of further action. I think that in itself is a very important aspect in accident prevention.

Mr. Angus: Mr. MacLaren, welcome, and thank you for taking the time to prepare the brief and appear before us today.

[Translation]

membres du Bureau aient une certaine crédibilité auprès de toutes les parties.

Le pouvoir du président me pose certains problèmes. D'après le texte de loi, il me semble que les autres membres ne sont que les subordonnés du président. J'estime nécessaire le partage de certains de ces pouvoirs. Plutôt que de les concentrer tous entre les mains du président, il faut en déléguer une partie auprès des autres membres du Bureau.

Le plus gros problème que nous pose ce projet de loi c'est le projet de rapport associé au fait que c'est le ministre qui doit le présenter à la Chambre. J'aime l'idée de sa présentation par le Président de la Chambre. Tout à l'heure, quelqu'un a dit que l'intervention d'une personne directement concernée peut être utile. Le contraire est tout aussi possible, à mon avis. Et à cause de cela, je préférerais une intervention plus objective et, à mon avis, le Président de la Chambre présente beaucoup plus de garanties.

Pour ce qui est du projet de rapport, M. Benjamin a exposé avec éloquence un certain nombre des problèmes que cela nous pose. Ce n'est pas tant le rapport intérimaire que le projet de rapport lui-même qui nous pose un problème. Un rapport intérimaire peut être utile en cas de véritable urgence. Cependant, si on communique au ministre et aux divers autres intéressés un projet de rapport à la fin d'une enquête, on peut se demander à quoi servent alors le président et les autres membres du Bureau? Ces gens ont été choisis pour leurs compétences et on devrait leur prêter une certaine confiance à condition que ce choix ait été fait correctement. En communiquant ce rapport au ministre, en particulier, il est possible que la rédaction du rapport définitif tienne compte de ses réactions. C'est quelque chose qui nous inquiète vivement.

Pour finir, je trouve assez onéreux qu'aucun enquêteur, que le Bureau ou que toute personne concernée par l'enquête ne puisse participer aux poursuites, qu'elles soient civiles ou pénales, surtout lorsque l'enquêteur lui-même a été mêlé de très près à la découverte des raisons de l'accident. Je trouve tout à fait déconcertant que les conclusions de son enquête ne soient pas admises devant un tribunal. Je crois qu'un des aspects les plus importants de la sécurité, une des choses qui incitent les responsables à réfléchir à deux fois avant de prendre une décision, n'est pas tant la perspective d'un rapport que l'éventualité de poursuites. Je crois qu'en soi c'est un aspect très important en matière de prévention des accidents.

M. Angus: Monsieur MacLaren, bienvenue et merci d'avoir trouvé le temps pour préparer ce mémoire et pour comparaître devant nous aujourd'hui.

[Texte]

I want to pursue your last comment, because although I was not here last week, I suspect you are the first person who has appeared before this committee and argued the opposite way on the question of finding fault. I think we should explore that a bit, because it is an important issue.

• 1715

My understanding is that the rationale that led to this was the need to ensure that there would be no reluctance to find out exactly what happened. If any of the parties felt they would be labelled as being at fault, a proper investigation would not be possible. That is also why we have the whole question of privilege with regard to any of the recordings of at least some of the exchanges between the workers, either on the airplanes or the air traffic controller, or what have you. How do you respond to that aspect of the argument?

Mr. MacLaren: In the accident investigations I have been involved in, I find that problems already exist. When you go into an accident investigation you generally find that there are more lawyers than anyone else, and usually the different parties are quite busy trying to point the finger at somebody else. Again, that can lead to some problems within the investigation, but I think that already exists. I do not think saying that people's evidence cannot be given in a further proceeding has any effect.

Mr. Angus: Interesting. The other question I have deals with the power of the board. It has been argued that the chairman's power should either be given to that person through legislation, by saying here are the powers of the board, or it should be given to the chairman by the board. You seem to have touched on it a bit on page 2 in terms of the chairman's relationship to the staff, and why we even need five full-time members if all the power is going to rest in the board. Would you support the concept of having the board bestow powers onto the chair rather than the legislation?

Mr. MacLaren: I think that would be a valid way of at least saddling the power of the chair. It would probably make the chair a lot more receptive to the remainder of the members.

Mr. Angus: What about Mr. Sinclair's suggestion that the directors of investigation for each mode be recommended to the board at the very least as opposed to just hired by the chair?

Mr. MacLaren: I think Mr. Sinclair's remark that the board should have some respect and confidence in those investigators is quite valid. It is not really one that I was thinking of, but I think there is some definite validity to that remark.

Mr. Angus: Mr. MacLaren, in terms of your role with us, do you have responsibilities for monitoring marine investigations on behalf of your membership? If you do, can you give us the benefit of some of your experience?

Mr. MacLaren: I have not dealt with accident investigations for some time. I think the last time was

[Traduction]

Votre dernier commentaire m'intéresse car bien qu'ayant été absent la semaine dernière, je crois que vous êtes le premier témoin à présenter de tels arguments sur la question du concept de faute. Je crois que cela vaut la peine d'être exploré car c'est une question importante.

Je crois que si on a opté pour cette solution c'est parce qu'il fallait faire en sorte que les gens n'hésitent pas à parler. Si le principe de faute était retenu, aucune enquête ne pourrait être menée correctement. C'est également la raison pour laquelle il y a toute cette question de renseignements protégés concernant certains des enregistrements de communications dans la cabine de pilotage ou avec la tour de contrôle, par exemple, pour les avions. Que répondez-vous à ce genre d'argument?

M. MacLaren: J'ai constaté dans les enquêtes d'accidents auxquelles j'ai participé qu'il y a déjà bien des problèmes. Généralement, on s'aperçoit qu'il y a plus d'avocats que n'importe quoi d'autre et généralement les différentes parties n'ont qu'un objectif, celui d'essayer de faire porter le chapeau à quelqu'un d'autre. Encore une fois, cela peut poser des problèmes pour l'enquête mais je crois que cela existe déjà. Je ne pense pas que dire que ces témoignages ne seront pas retenus en cas de poursuites ultérieures ait un effet quelconque.

M. Angus: Intéressant. Mon autre question concerne les pouvoirs du Bureau. D'aucuns prétendent que les pouvoirs du président devraient lui être conférés par la loi, en disant que ce sont les pouvoirs du Bureau, ou qu'ils devraient lui être conférés par le Bureau. Vous y faites légèrement allusion à la page deux où vous parlez des relations entre le président et le personnel. Pourquoi avoir cinq membres à plein temps si c'est le Bureau qui a tous les pouvoirs? Préférez-vous que ce soit le Bureau qui confère ces pouvoirs au président plutôt que la loi?

M. MacLaren: Je crois que pour le moins ce serait un bon moyen de limiter les pouvoirs du président. Il deviendrait probablement plus réceptif à ce que les autres membres ont à dire.

M. Angus: M. Sinclair a proposé que le directeur d'enquêtes de chaque mode soit pour le moins recommandé au Bureau plutôt que simplement engagé par le président. Qu'en pensez-vous?

M. MacLaren: Pour M. Sinclair, les enquêteurs devraient avoir le respect et la confiance du Bureau. Tout a fait d'accord. Ce n'est pas une chose à laquelle j'avais vraiment pensé, mais j'y vois indéniablement des avantages.

M. Angus: Monsieur MacLaren, avez-vous la responsabilité de suivre les enquêtes sur les accidents maritimes au nom de vos membres? Si oui, pouvez-vous nous faire profiter de votre expérience?

M. MacLaren: Cela fait longtemps que je n'ai pas suivi d'enquêtes. Je crois que la dernière fois c'était avec

[Text]

with Hudson Transport, which is going quite a few years back now. It was mostly as an observer, and there was some information that I was able to provide to our counsel who was there representing us.

Mr. Angus: Thank you, Mr. MacLaren.

Mr. Benjamin: Mr. MacLaren, I appreciate your remarks about the matter of draft reports and so forth and the minister getting them. You were blunter about it than I was, but I like the way you put it.

I would like to ask you about the composition of the board and the size of it. How do you feel about it being limited to five members? In your opinion, is that enough? Should it be larger with permanent members?

Mr. MacLaren: I think when you come down to the size of the board, five people is adequate. I recognize your earlier remark about having a sort of shadow board. I guess that would be one way of looking at it. I think it would be good to have an extra group of temporary people, and my feeling would be that if you were to be dealing with a specific area such as marine it would be useful to draw people with marine expertise from that group of temporary board members so that you can load that board with as many people as possible with marine experience. I do not think in some cases it is all that useful to have a board of strictly five people.

• 1720

Mr. Benjamin: I do not want to sound like I am nitpicking, but one thing I have learned in this committee and other places around here is that you have to be careful about what words you use, because when the legal eagles over in Justice get hold of it, what you meant to do in the bill ends up not applying.

I have suggested that I would prefer to see a seven-member board, but if it is left at five what do you feel about it being five alternate members, not temporary, because temporary implies that you appoint a temporary person, they do their portion of a job, they go, then you have to do another appointment, and another one, every time you want somebody else to add to the board, for one reason or another? An alternate member means that they are full-time alternate but they do not get paid full-time except when they serve.

Mr. MacLaren: Your point is well taken.

Mr. Benjamin: You would prefer the alternate?

Mr. MacLaren: Yes. I guess the concept I see is that you would have a permanent board of five members, and I would suggest that out of that other group of alternates when you were dealing, for example, with a marine accident you would draw from those alternates those members who had some expertise in that specific field. I think you could then probably balance your board with as much knowledge in the field as possible.

Mr. Benjamin: There will be people on staff who are experts in each of those modes. Two or three witnesses

[Translation]

Hudson Transport, ce qui remonte à un certain nombre d'années. J'étais là surtout en tant qu'observateur et j'ai pu fournir certains renseignements à notre avocat qui était là pour nous représenter.

M. Angus: Merci, monsieur MacLaren.

M. Benjamin: Monsieur MacLaren, je vous remercie de vos remarques concernant les projets de rapports et leur communication au ministre, etc. Vous avez été plus direct que moi et j'ai aimé votre façon de présenter la chose.

J'aimerais vous poser des questions sur la composition du Bureau et ses effectifs. Le nombre de membres est limité à cinq. Est-ce suffisant, selon vous? Devrait-il y en avoir plus, et devraient-ils être permanents?

M. MacLaren: Je crois que s'agissant des effectifs du Bureau, cinq personnes, cela suffit. Je sais que tout à l'heure vous avez parlé d'une sorte de Bureau fantôme. Ce serait peut-être la solution. Je crois qu'il serait bon d'avoir un groupe supplémentaire de personnel temporaire. Dans le cas, par exemple, d'un accident maritime, il serait bon qu'on fasse appel aux experts maritimes de ce groupe de membres temporaires pour que le Bureau compte un maximum de personnes ayant une expérience maritime pour cette enquête. Je ne pense pas que dans certains cas il soit si utile d'avoir un bureau limité à cinq personnes.

M. Benjamin: Je ne veux pas jouer les coupeurs de cheveux en quatre, mais s'il y a une chose que j'ai apprise dans ce Comité et sur la Coline c'est qu'il faut toujours faire attention aux mots qu'on utilise car lorsque les aigles juridiques de la Justice se fondent sur eux, ils leur font dire tout le contraire de ce que vous vouliez.

J'ai suggéré que je préférerais un bureau de sept membres, mais si le chiffre de cinq est retenu, que pensez-vous de cinq membres suppléants, non pas temporaires, car temporaire suppose la nomination d'une personne à titre temporaire qui fait son travail, qui s'en va, qui doit être remplacée par une autre, et encore une autre chaque fois qu'on veut ajouter quelqu'un au bureau pour une raison ou pour une autre. Un membre suppléant c'est quelqu'un qui est suppléant à plein temps, mais qui n'est payée qu'à l'acte.

M. MacLaren: Excellente idée.

M. Benjamin: Vous préféreriez ces membres suppléants?

M. MacLaren: Oui. Personnellement, je verrais un bureau permanent de cinq membres et chaque fois qu'il y aura, par exemple un accident maritime, on ferait appel à un de ces suppléants spécialisés dans ce domaine. On pourrait alors probablement avoir un bureau équilibré et spécialisé en fonction des circonstances.

M. Benjamin: Dans le personnel il y aura des spécialistes de chacun des modes de transport. Deux ou

[Texte]

suggested a six-member board plus the chairman, two from each mode. The way it is in the bill now the pipeline part of it is inconsequential, but if there were a pipeline investigation there could be one alternate member you bring in for that.

Would you not agree with me it would be reasonable to have two members from marine, two from air, two from rail, and the chairman, making a seven-member board? Is that not more practical in terms of each of the modes having people on there, two people each, who have some expertise and knowledge of those modes?

Mr. MacLaren: I would suggest again that in dealing with a marine accident I do not know why I would want two people from air or two people from. . .

Mr. Benjamin: No, no. In the event of a marine investigation you would use the two members from the board who are marine, and the chairman. You do not need to have all board members for every investigation.

Mr. MacLaren: That is a possibility. Again, it does leave you with seven full-time board members. I think the extra costs that entails could be circumvented by using the other method.

Mr. Benjamin: With combining all modes under one board there will be investigations of various kinds and various seriousness going on in all modes all the time. It is not as though they and the staff will have nothing to do. Do you not feel that there will be a larger load in one board instead of it being divided up among three or four?

Mr. MacLaren: It is a possibility, but again I do not see where seven would make that much of a difference.

Mr. Keyes: Very quickly, reading your third and fourth paragraphs on your last page, are you looking for a quasi-judicial or a judicial board?

Mr. MacLaren: No. What I am suggesting though is that in particular with the investigators who have direct access to a lot of the information at hand, it is very difficult to say now, if there is a civil or a criminal hearing going on at a later time, that their evidence is inadmissible.

Mr. Keyes: Do you agree with the object of the board, and that is to advance transportation safety? Do you agree with that?

Mr. MacLaren: Yes, I do.

• 1725

Mr. Keyes: Then how, in your opinion, would the board achieve this end if evidence crucial to the ultimate goal of safety would not likely come openly and freely from witnesses who feel there would be immediate legal repercussions? How would you get around that situation?

[Traduction]

trois témoins ont suggéré un bureau de six membres plus le président, deux pour chaque mode de transport. Dans le projet de loi sous sa forme actuelle, la part accordée au productoduc est un peu plus symbolique, mais s'il y avait une enquête dans ce domaine on pourrait faire appel à un de ces membres suppléants.

Ne conviendriez-vous pas avec moi qu'il serait raisonnable d'avoir deux membres représentant le maritime, deux l'air, deux le rail et le président, constituant un bureau de sept membres? N'est-il pas plus pratique que chacun des modes de transport soit représenté par deux personnes connaissant ce mode et en ayant l'expérience?

M. MacLaren: Encore une fois, s'agissant d'un accident maritime je ne vois pas pourquoi il faudrait deux personnes du transport aérien et deux personnes de. . .

M. Benjamin: Non, non. En cas d'enquête maritime on utiliserait les deux membres du Bureau qui sont spécialisés dans les affaires maritimes et le président. On n'a pas besoin de tous les membres du Bureau pour chaque enquête.

M. MacLaren: C'est une possibilité. Encore une fois, cela vous laisse avec sept membres à plein temps. Je crois que les coûts doivent être réduits en utilisant l'autre méthode.

M. Benjamin: En faisant relever tous les modes de transport d'un seul bureau, il y aura des enquêtes de toutes sortes et de toute gravité dans tous les modes en permanence. Ce n'est pas comme si le Bureau et le personnel n'avaient rien à faire. Pensez-vous que la charge de travail d'un bureau de ce genre sera plus élevée si elle est répartie entre trois ou quatre?

M. MacLaren: C'est possible, mais encore une fois je ne vois pas comment un bureau de sept membres ferait tant de différence.

M. Keyes: Très rapidement, si je lis les troisième et quatrième paragraphes de votre dernière page, êtes-vous pour un bureau quasi judiciaire ou un bureau judiciaire?

M. MacLaren: Non. Cependant, je suggère que si les enquêteurs ont accès directement à toutes sortes de renseignements, il est très difficile de dire maintenant, si une procédure civile ou pénale est introduite ultérieurement, que leur témoignage n'est pas admissible.

M. Keyes: Êtes-vous d'accord avec l'objectif du Bureau qui est de promouvoir la sécurité dans les transports? Êtes-vous d'accord?

M. MacLaren: Oui.

M. Keyes: Dans ce cas, à votre avis, le Bureau y parviendra-t-il si des témoignages cruciaux à la réalisation de cet objectif ultime de sécurité ne sont pas livrés ouvertement et librement par des témoins craignant des répercussions juridiques? Comment résoudre la chose?

[Text]

Mr. MacLaren: At this point, you already have that problem within the investigation procedure. I really find that most people are not quite candid in an investigation procedure, at least not to the extent you might think.

Mr. Keyes: So how would you prevent that?

Mr. MacLaren: Put it this way: I do not know how you would prevent it; I do know that it already exists. My view on it is that this type of proposal, of allowing the individual members of the board or the investigator to at least pronounce their opinion on blame, I do not think changes what currently is going on within the investigation procedure.

Mr. Keyes: You are saying "what is currently going on", but when you look at the structure of the way it is with CASB and the way it is proposed under this bill, to bring in what you suggest would suddenly plunge a new board into such legal argument that... Say that a DC-8 went down. If the witnesses came forward and started giving evidence, the board would then get into such legal repercussions that they would need almost every lawyer in Canada to defend it—for how long?—and then are you not defeating the effectiveness of a board trying to get at the ultimate goal, that being safety?

Mr. MacLaren: When I say that I have problems with that aspect of it what I am saying is that if the board has clear opinions on what went on in an accident—there are times when it will not be all that clear—if they have an opinion that somebody definitely erred or acted wrongly in the incident, then I would suggest that they should be able to air that opinion. Not that the report would lead to any action immediately, but there is a possibility that from the investigation there are things that will lead to charges.

Mr. Benjamin: Is it not correct that the board carries out its investigation, submits its final report. Subsequent to that, there is litigation, lawsuits, whatever, and that is an entirely new ball game. If a judge rules in an examination for discovery or in a trial itself that those people must appear and present their evidence, then that is the situation as it always was and always will be.

Mr. MacLaren: What I have a problem with, though, in here is that it clearly states that if in that litigation the court calls for the investigator to come forward, his evidence is inadmissible; that is what it says in there.

Mr. Benjamin: I think the courts are going to throw that part of the bill out.

The Chairman: Mr. MacLaren, I want to thank you for taking the time and effort to prepare your brief and having the examination by members. You have raised one point on one side. We have had conflict and balance here and different points of view, but on this area that has been explored by members—and Mr. Angus pointed it out earlier—you were the first, I think, and only witness at the moment, and the only witness we will hear perhaps, who has taken the position on this nature of the board and/or the quasi-judicial aspect of investigators finding

[Translation]

M. MacLaren: Ce problème est déjà présent dans les procédures d'enquête actuelles. La majorité des témoins est loin d'être franche pendant les enquêtes, tout au moins beaucoup moins qu'on pourrait le croire.

M. Keyes: Comment l'empêcher?

M. MacLaren: Je ne sais pas mais je sais que cela existe déjà. J'estime personnellement que permettre aux membres individuels du Bureau ou à l'enquêteur d'exprimer une opinion sur l'origine de l'accident ne change rien à ce qui se fait actuellement dans les procédures actuelles.

M. Keyes: Vous dites «actuellement», mais quand on compare la structure du BCSA et la structure proposée dans ce projet de loi, introduire ce que vous proposez plongerait tout d'un coup le nouveau Bureau dans de telles arguties juridiques... Disons qu'un DC-8 s'écrase. Si des témoins se déclaraient et commençaient à déposer, le Bureau se retrouverait dans un imbroglio juridique tel qu'il lui faudrait pratiquement tous les avocats du Canada pour le défendre—pendant combien de temps—et cela ne réduirait-il pas à néant l'efficacité du Bureau à s'attaquer à son objectif ultime, la sécurité?

M. MacLaren: Quand je dis que cet aspect me pose des problèmes c'est parce que si le Bureau a une idée claire de ce qui s'est passé pendant un accident—il arrivera que cela ne soit pas clair du tout—s'il estime que, de toute évidence, quelqu'un a fait une erreur ou s'est trompé, à mon avis, il devrait pouvoir le dire. Non pas que le rapport entraîne une action immédiate mais que la possibilité que les conclusions de l'enquête débouchent sur des inculpations existe.

M. Benjamin: N'est-il pas exact que le Bureau mène son enquête, soumet son rapport final. Suivent des accusations, des poursuites, etc., et là c'est tout autre chose. Si un juge décide au cours d'un examen d'enquête ou pendant le procès lui-même que ces gens doivent comparaître et témoigner, cela n'a rien de nouveau, cela a toujours été comme cela.

M. MacLaren: Le problème dans le cas présent, cependant, c'est qu'il est clairement dit qu'en cas de jugement si le tribunal demande à l'enquêteur de comparaître, son témoignage n'est pas admissible. C'est ce que dit le projet de loi.

M. Benjamin: Je crois que les tribunaux rejeteront cette disposition du projet de loi.

Le président: Monsieur MacLaren, je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps de préparer ce mémoire et de répondre aux questions des députés. Vous avez soulevé un point d'un côté. Nous avons entendu des points de vue conflictuels, divergents et convergents, mais dans ce domaine déjà étudié par les députés—et M. Angus l'a rappelé tout à l'heure—vous êtes le premier, je crois, et le seul témoin pour le moment et peut-être le seul témoin que nous entendrons à avoir adopté cette position concernant la nature de ce Bureau et/ou l'aspect quasi

[Texte]

fault. I think, from questions from members, there is a concern that if that was there then you might not be able to find the evidence as to what caused the accident. Regardless of that, I want to thank you very much for being here.

Mr. Benjamin: On a point of order, he did not say the board is to find fault. He has been saying that the findings of the investigator's report should be evident.

The Chairman: We should be very careful in the use of language, as you yourself remonstrated with the witnesses. I should have, and you kept using interchangeable words too. I meant to say "the investigators"; you are quite right.

I want to thank colleagues for their co-operation of being here all day. We went through six witnesses today in a very interesting way.

• '1730

This committee will stand adjourned until Thursday, May 18, at 9.30 a.m. There will be a steering committee tomorrow afternoon at 3.30 in the *bureau du président*.

[Traduction]

judiciaire des conclusions des enquêteurs. D'après les questions posées par les députés, j'ai l'impression qu'ils craignent que dans ce cas il devienne impossible de recueillir des témoignages sur les causes d'un accident. Quoi qu'il en soit, je tiens à vous remercier infiniment d'être venu.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement. Il n'a pas dit que le rôle du Bureau est de porter des accusations. Il a dit que les conclusions du rapport de l'enquêteur devraient pouvoir être utilisées comme preuves.

Le président: Il faut faire très attention aux mots qu'on utilise comme vous l'avez vous-même rappelé aux témoins. J'aurais dû faire très attention moi-même et vous n'arrêtez pas non plus d'utiliser des mots pour d'autres. Je voulais dire «les enquêteurs»; vous avez tout à fait raison.

Je tiens à remercier nos collègues de leur coopération et d'être restés avec nous toute la journée. Nous avons entendu six témoins de manière très intéressante.

La séance est levée jusqu'au jeudi 18 mai 9h30. Il y aura une réunion du comité directeur demain après-midi à 15h30 dans le *chairman office*.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 9:30 a.m.:

From the Canadian Shipowners Association:

Norman Hall, President;
Les MacArthur, Manager, Marine Operations;
Nancy Cleman, Legal Counsel.

From the Consumers' Association of Canada:

Dave McKendry, Director, Regulated Industries
Program;
Carmen Baggaley, Researcher.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Captain Maury Sjoquist, Executive President.

At 3:30 p.m.:

From the Canadian Air Traffic Control Association:

Carl Fisher, Vice-President, Labour Relations;
Herb Brennen, Managing Director.

From the Air Transport Association of Canada:

Gordon Sinclair, President and Chief Executive
Officer.

From the Seafarers International Union of Canada:

Doug MacLaren, Executive Vice-President.

TÉMOINS

À 9 h 30:

De l'Association des armateurs canadiens:

Norman Hall, président;
Les MacArthur, directeur, Opérations maritimes;
Maître Nancy Cleman, conseiller juridique.

De l'Association des consommateurs du Canada:

Dave McKendry, directeur, Programme des industries
réglementées;
Carmen Baggaley, chargée de recherche.

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

Capitaine Maury Sjoquist, président exécutif.

À 15 h 30:

De l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien:

Carl Fisher, vice-président, Relations de travail;
Herb Brennen, directeur administratif.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Gordon Sinclair, président et chef de la direction.

Du Syndicat des marins canadiens:

Doug MacLaren, vice-président exécutif.

A1
C27
82

Committee
Public

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, May 18, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 18 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 18, 1989

(8)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Acting Members present: Al Horning for Ken Atkinson; Gabriel Larrivée for Denis Pronovost.

Other Members present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; Charles Caccia.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the National Transportation Agency: Doug Rimmer, Director General, Corporate Management and Regional Operations; Gary M. McLaughlin, Director, Railway/Pipeline Investigations Directorate. *From the Canadian Air Line Pilots Association:* Captain Norm Bindon, President; John Keenan, General Counsel. *From the Canadian Maritime Law Association:* David Brander-Smith, Q.C., President; Guy Vaillancourt, Director. *From M-TRAC:* Harold Morrison, Chairman.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 1:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 MAI 1989

(8)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Membres suppléants présents: Al Horning remplace Ken Atkinson; Gabriel Larrivée remplace Denis Pronovost.

Autres députés présents: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; Charles Caccia.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: De l'Office national des transports: Doug Rimmer, directeur général, Administration centrale et Activités régionales; Gary M. McLaughlin, directeur, Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs. *De l'Association canadienne des pilotes de ligne:* Capitaine Norm Bindon, président; John Keenan, conseiller général. *De l'Association canadienne de droit maritime:* Maître David Brander-Smith, c.r., président; Guy Vaillancourt, directeur. *De M-TRAC:* Harold Morrison, président.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule no 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 13 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Text]

Thursday, May 18, 1989

• 0931

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence and I see our witnesses here, and we have quite a few witnesses this morning. I would like to call us to order so we can start and have the witnesses, and hopefully at 12 switch into a business meeting to hopefully confirm some matters the steering committee discussed yesterday. I have something further to report on that in view of a conversation I just had with the minister's office.

So I would call our first witness to the table. I see that it is the National Transportation Agency and Mr. Doug Rimmer, who I see in the background, who certainly has some experience before committees in one capacity or another, but the first time I think in this capacity as director general of corporate management and regional operations for the NTA. Welcome. You are with Mr. Gary McLaughlin, who is the director of railway and pipeline investigations.

We have four witnesses, and I know members will conduct themselves accordingly. Mr. Rimmer, I think we have background material that was circulated that members have in front of them. You perhaps want to make an opening statement and then we can get into questions on Bill C-2. Welcome.

Mr. Doug Rimmer (Director General, Corporate Management and Regional Operations, National Transportation Agency): Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure to appear before the Standing Committee on Transport on Bill C-2 today. As you indicated, we have circulated a brief to the clerk, which I understand has been distributed to members. Therefore we do not have an opening statement and we are certainly available for any questions the committee might have.

The Chairman: That is very good.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): I have not had a chance to read it. I just got it yesterday.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Could you just give us some background as to who the witnesses are? I am sorry, I do not know.

The Chairman: Well Mr. Rimmer has had a very interesting experience in earlier days in transport, working with the Minister of Transport at one stage. He is presently with the NTA as the director general, corporate

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 18 mai 1989

Le président: Mesdames et Messieurs, je constate que nous avons le quorum et que nos témoins sont arrivés. Nous accueillons un assez grand nombre de témoins ce matin. J'aimerais ouvrir la séance maintenant afin que nous puissions commencer à entendre les témoins; ainsi, je l'espère, nous pourrions passer à midi aux affaires courantes et confirmer certaines questions discutées hier par le comité directeur. J'ai quelques mots à ajouter à ce sujet, à la suite d'un entretien que je viens d'avoir avec le cabinet du ministre.

Notre premier témoin est donc prié de s'avancer. Il s'agit de l'Office national des transports, représenté par M. Doug Rimmer que je vois à l'arrière de la salle. M. Rimmer n'est sûrement pas un nouveau venu dans le monde des comités. C'est toutefois la première fois qu'il comparait en qualité de directeur général de l'Administration centrale et des activités régionales de l'ONT. Bienvenue, monsieur Rimmer. Je vois que M. Gary McLaughlin, qui est directeur des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs, vous accompagne.

Nous devons entendre quatre témoins ce matin, et je sais que les membres du Comité en tiendront compte. Je crois, monsieur Rimmer, que nous avons reçu votre documentation et que les membres l'ont devant les yeux. Peut-être voudrez-vous faire une déclaration préliminaire avant que nous commençons à vous interroger au sujet du projet de loi C-2. Bienvenue.

M. Doug Rimmer (directeur général, Administration centrale et activités régionales, Office national des transports): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir pour moi de comparaître aujourd'hui devant le Comité permanent des transports au sujet du projet de loi C-2. Nous avons effectivement fait parvenir un mémoire à la greffière, et, si je ne m'abuse, elle l'a remis aux membres du Comité. Nous n'avons donc pas de déclaration préliminaire à vous présenter et nous sommes prêts à répondre aux questions.

Le président: Très bien.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Je n'ai pas eu le temps de lire le mémoire. Je l'ai reçu seulement hier.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Pourriez-vous nous dire en quelques mots qui sont au juste les témoins? À mon regret, je ne le sais pas.

Le président: M. Rimmer possède une expérience très intéressante du domaine des transports, puisqu'il a déjà été employé du ministère des Transports. À l'heure actuelle, il est directeur général de l'Administration

[Texte]

management. I would say set out just very quickly, Mr. Rimmer, what concerns if any you have with Bill C-2.

Mr. Rimmer: Certainly, Mr. Chairman. As you indicated, I am director general for corporate management and regional operations at the National Transportation Agency. I have been with the agency since January of this year. Prior to that I worked for nearly seven years for the Hon. Don Mazankowski, principally as his executive assistant both while he was Minister of Transport and Deputy Prime Minister.

The Chairman: Mr. McLaughlin.

Mr. Gary M. McLaughlin (Director of Investigations, National Transportation Agency): I am director of investigations for NTA. I am a graduate engineer with a bachelor of applied science, post-graduate work in chemical engineering. I joined the Canadian Transport Commission in 1970 and held a number of positions with CTC since that time and up to the formation of the NTA, including chief of bulk freight research, executive director of the Keewatin Pipeline Transport Committee, senior adviser to the chairman of the RTC, and finally director of the Railway and Pipeline Investigations Directorate.

• 0935

I have been involved in accident investigations directly since the Mississauga accident. Since that time, I have been involved with all of the major railway accident investigations by CTC that were held by hearing. At the present time I am responsible for the investigation of approximately 1,500 reportable railway accidents per year.

The Chairman: Basically, the thrust of your memo that you sent around is how you investigate railway accidents and incidents now.

Mr. McLaughlin: That is correct.

The Chairman: Could you just tell the committee in a capsule form before they ask questions, but they may not have too many, is there anything in Bill C-2 that you see is going to impede what you have been doing, or is it hopefully going to help?

Mr. Rimmer: We believe the bill makes a number of improvements to the way we are able to investigate accidents. We have no concerns with the bill—we have identified no impediments.

The Chairman: Were you involved in part in some of the consultations in the drafting of the bill?

Mr. Rimmer: I believe Gary was involved, yes.

The Chairman: I can understand then your position fairly quickly.

[Traduction]

centrale de l'ONT. Voulez-vous nous dire très brièvement, monsieur Rimmer, quels sont vos préoccupations au sujet du projet de loi C-2, si toutefois vous en avez.

M. Rimmer: Avec plaisir, monsieur le président. Comme vous l'avez indiqué, je suis directeur général de l'Administration centrale et des activités régionales de l'Office national des transports. J'occupe ce poste depuis janvier dernier. Précédemment, j'ai travaillé pendant sept ans pour M. Don Mazankowski, principalement à titre d'adjoint exécutif à l'époque où il était ministre des Transports et vice-premier ministre.

Le président: Monsieur McLaughlin.

M. Gary M. McLaughlin (directeur des enquêtes, Office national des transports): J'occupe le poste de directeur des enquêtes à l'ONT. Je suis ingénieur, titulaire d'un baccalauréat en sciences appliquées; j'ai fait des études du troisième cycle en génie chimique. Je suis entré à la Commission canadienne des transports en 1970 et j'y ai occupé un certain nombre de postes jusqu'à ce que l'ONT soit mis sur pied. J'ai été tour à tour chef de la recherche sur le transport des marchandises en vrac, directeur exécutif du Comité du pipeline de Keewatin, premier conseiller auprès du président du Comité du transport ferroviaire et enfin, directeur des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs.

Je m'occupe des enquêtes depuis l'accident de Mississauga. J'ai participé aux enquêtes sur tous les accidents ferroviaires importants au sujet desquels la CCT a tenu des audiences. À l'heure actuelle, je suis responsable des enquêtes sur quelque 1,500 accidents ferroviaires à déclaration obligatoire chaque année.

Le président: Votre mémoire décrit fondamentalement comment vous enquêtez présentement sur les accidents et incidents ferroviaires.

M. McLaughlin: C'est juste.

Le président: Pourriez-vous dire brièvement aux membres du Comité, avant qu'ils vous posent des questions—qui ne seront peut-être pas tellement nombreuses—il y a quelque chose dans le projet de loi C-2 qui vous gênera ou vous aidera dans l'exercice de vos fonctions?

M. Rimmer: Nous estimons que le projet de loi améliore dans une certaine mesure la manière dont nous pouvons enquêter sur les accidents. Nous n'y trouvons aucun obstacle pour notre action; il ne nous gêne aucunement.

Le président: Est-ce qu'on vous a consultés au moment de sa rédaction?

M. Rimmer: Je crois que Gary l'a été.

Le président: Je comprends donc votre position assez aisément.

[Text]

Colleagues, we have other witnesses, so what questions would you like to put to these witnesses? Mr. Benjamin, would you like some questions?

Mr. Benjamin: All right. The first question I would like to ask is how many miles of pipeline would come under the jurisdiction of this bill, and what kinds of pipelines? Or is it just a gesture?

Mr. Rimmer: The pipelines that come under the bill are commodity pipelines, which essentially is all pipelines that are not energy-related—those are specifically excluded. I believe there are two in operation in the country. Gary, do you know the length of them?

Mr. McLaughlin: They are very short distance lines, less than two miles. They are high-pressure steam lines, and fell into the jurisdiction for certification under the NTA Act because they essentially are dangerous commodities. High-pressure steam is a dangerous commodity, and in one case it crossed an international boundary and in the other a provincial boundary. They are very short.

Mr. Benjamin: If we had pipelines with slurry, coal, or potash or ketchup or whatever, that would be under this board.

Mr. Rimmer: Yes.

Mr. McLaughlin: Yes, sir, or any dangerous commodities, other than a hydrocarbon.

Mr. Benjamin: You agree then that the natural gas and crude and refined products pipeline should not be under this board?

Mr. Rimmer: That is really a policy question that the minister and his officials would have to deal with. We do not particularly have any views as to whether it should or should not be.

Mr. Benjamin: How do you feel about the director of investigation and any people he names having the power to quarantine an accident site, other than doing the obvious, such as removing bodies or injured or putting out fires or containing a spill—that nothing else is touched until they have arrived on the scene, and that even a railway investigator or railway employees not be allowed to move materials and what not until they have had a chance to do an initial inspection at least, examination?

Mr. Rimmer: As I understand the bill, the quarantine is not automatic; that is, it would not apply in every circumstance. It only applies where the investigator chooses to quarantine the site. I can see that there are circumstances in which that may well be applicable, but I certainly do not think you would necessarily have to do that in each and every accident.

Mr. Benjamin: I do not think you would either. But you figure the powers are sufficient. The railways, for

[Translation]

Chers collègues, nous avons d'autres témoins à entendre. Quelles questions voulez-vous leur poser? Monsieur Benjamin, avez-vous des questions à poser?

M. Benjamin: En effet. J'aimerais savoir en premier lieu quelle est la longueur des pipelines qui sont touchés par ce projet de loi et de quelle sorte de pipelines s'agit-il? Ou la mention de pipelines est-elle purement théorique?

M. Rimmer: Les pipelines dont il est question dans le projet de loi sont les productoducs, c'est-à-dire essentiellement tous les pipelines qui ne transportent pas de produits énergétiques—ces derniers sont nommément exclus. Je crois qu'il y en a deux au Canada. Gary, en connaissez-vous la longueur?

M. McLaughlin: Ils sont très courts, moins de deux milles chacun. Ce sont des canalisations à vapeur sous haute pression et elles doivent être agréées aux termes de la Loi sur l'Office national des transports parce qu'elles servent au transport de marchandises dangereuses. La vapeur à haute pression est en soi dangereuse; un de ces productoducs franchit une frontière internationale et l'autre, une frontière provinciale. Ils sont très courts tous les deux.

M. Benjamin: Si nous avions des pipelines pour le transport de la boue, du charbon, de la potasse ou du ketchup ou de quoi que ce soit d'autre, ils relèveraient de l'Office.

M. Rimmer: Oui.

M. McLaughlin: Oui, monsieur, de même que toute marchandise dangereuse, sauf les hydrocarbures.

M. Benjamin: Vous convenez alors que les gazoducs et les oléoducs ne doivent pas relever de l'Office?

M. Rimmer: C'est une question de principe, et il appartient au ministre ou à son personnel d'y répondre. Nous n'avons pas vraiment d'opinion dans un sens ou dans l'autre.

M. Benjamin: Que pensez-vous du pouvoir d'interdire l'accès au lieu d'un accident, dont disposent le directeur des enquêtes et ses délégués, sauf bien évidemment lorsqu'il faut évacuer des morts et des blessés, ou encore éteindre un incendie ou limiter un déversement—ce pouvoir interdit à quiconque de toucher à quoi que ce soit avant leur arrivée, et même l'enquêteur ou les employés de la compagnie de chemin de fer n'ont pas le droit de déplacer des matériaux avant que votre enquêteur ait eu la possibilité d'effectuer au moins une première inspection.

M. Rimmer: Si j'ai bien compris le projet de loi, l'interdiction d'accès n'est pas automatique: elle dépend des circonstances. L'accès à l'emplacement est interdit seulement si l'enquêteur décide de l'interdire. Je conçois aisément qu'il peut se présenter des circonstances où il le faut, mais je ne crois pas que cela soit nécessaire dans tous les cas.

M. Benjamin: Je ne pensais pas que vous le croiriez non plus. Mais à votre avis les pouvoirs prévus sont

[Texte]

example, if they were to arrive at a site a couple or three hours ahead of the board's investigators and had a bulldozer out there and were pushing stuff around before they asked anybody, does the bill prevent them from doing that?

• 0940

Mr. Rimmer: The investigator has the power under the bill fully to quarantine the site, which would prevent the railways from doing that, if he felt that was necessary.

Mr. Benjamin: Yes, but he has not been there yet.

Mr. Rimmer: But he may well believe that it is necessary to quarantine the site immediately when they are notified of the accident.

Mr. Benjamin: You see, I was at a mishap one time when a broken rail was suspected. By the time a Department of Transport investigator got there, about four or five hours later, a bulldozer got in and pushed everything over into piles up by the right of way, including pieces of rail. So the investigator from the Department of Transport had no idea where those rails were actually located in the track, which piece met with which other. Well, he had to try to match up all the pieces. I am not accusing the railroad of deliberately trying to bury evidence, but surely. . .

The Chairman: Did you say that you do 1,500 of these a year?

Mr. McLaughlin: There are 1,500 reportable accidents a year. We investigate roughly half of them, and roughly 100 to 130 in a detailed, formal way.

The Chairman: In that investigation, from your experience, have you run into many situations like Mr. Benjamin's? You always can have the odd-ball situation, but have you run into a consistent pattern of plowing over the evidence and dumping the bodies?

Mr. McLaughlin: There are a few exceptions—I believe you are referring to Sucker Lake—

Mr. Benjamin: That is another one, then.

Mr. McLaughlin: Where there are situations where for instance there are dangerous commodity spills, or there is a major environmental problem, and there is a need, for instance, to ensure that dangerous goods are not leaked into lakes. In that case, bulldozers came in, I believe, to contain for environmental purposes what was happening.

Even if we had the desire to say hey, that is my evidence, in a lot of cases we would say go ahead and protect the environment or protect public safety first and we will worry about the evidence later. By and large, though, those are very rare situations where we do not arrive at the site well before any wrecking equipment or clearing equipment. I can only think of maybe one or two, of significant accidents anyway.

[Traduction]

suffisants. Supposons, par exemple, que les représentants du transporteur arrivent à l'emplacement deux ou trois heures avant vos enquêteurs et commencent à déplacer des choses avec un tracteur à chenilles sans en avoir demandé la permission: est-ce que le projet de loi les en empêche?

M. Rimmer: Le projet de loi donne à l'enquêteur tous les pouvoirs voulus pour interdire l'accès à l'emplacement; il pourrait donc empêcher la compagnie de chemin de fer de le faire s'il le juge nécessaire.

M. Benjamin: Oui, mais il n'est pas encore arrivé.

M. Rimmer: Mais il peut très bien juger nécessaire d'interdire l'accès à l'emplacement dès qu'il apprend qu'il y a eu un accident.

M. Benjamin: J'étais sur les lieux d'un accident, et l'on croyait qu'un rail cassé était à blâmer. L'enquêteur du ministère des Transports n'est arrivé que quatre ou cinq heures plus tard, et entre temps un bulldozer a tout empilé à côté de l'emprise ferroviaire, y compris des tronçons de rail. L'enquêteur du ministère des Transports ne savait donc pas où au juste ces rails s'étaient trouvés, ni lesquels avaient été aboutés à quels autres. Il a donc dû essayer de replacer tous les morceaux. Je n'accuse pas le chemin de fer d'avoir tenté délibérément de détruire les preuves, mais. . .

Le président: Avez-vous dit que vous enquêtez sur 1,500 cas de ce genre par année?

M. McLaughlin: Il y a chaque année 1,500 accidents à déclaration obligatoire. Nous enquêtons sur la moitié environ et de 100 à 130 d'entre eux font l'objet d'enquêtes officielles.

Le président: Avez-vous connu des cas comme celui dont vient de parler M. Benjamin? Il y a toujours des cas d'exception, mais avez-vous noté des tentatives régulières de détruire la preuve et de se défaire des cadavres?

M. McLaughlin: Il y a bien quelques exceptions—je crois que vous parlez de l'accident du lac Sucker. . .

M. Benjamin: Il y en a un autre, alors.

M. McLaughlin: En cas de déversement de matières dangereuses ou de problème environnemental grave, il peut être nécessaire de s'assurer que cette matière n'arrive pas jusqu'à un lac. Dans ce cas, je crois qu'on a fait venir des bulldozers pour limiter l'étendue du déversement.

Dans beaucoup de cas, même si nous aimions protéger la preuve, nous disons: protégez d'abord l'environnement ou le public et l'on verra à la preuve après. Mais d'ordinaire, il est très rare que nous n'arrivions pas bien avant tout matériel de déblaiement. Je me souviens d'un ou de deux cas seulement de ce genre.

[Text]

Mr. Benjamin: Yes. Well, those are obvious things. Would you not think that the board will lay out criteria of what the railways may do until the point in time when an investigator arrives, and that what we decided about a spill, or putting out fires, or removing injured people—all those obvious things would be an exception to any quarantines?

Mr. Rimmer: I certainly think the board would want to allow those kinds of emergency measures and remedial actions to be taken. The bill provides the scope for that sort of thing, and at the same time it allows the investigators the power to retain and maintain any evidence they might feel is necessary. We believe the bill represents a reasonable balance in that regard.

Mr. Benjamin: Have you ever experienced any problems with company investigators, whether it is railway, air, or marine? I guess you would not have had anything to do with marine investigations. By that, I mean them trying to run the show and prevent you from doing as full a job as you would have liked to, or arbitrarily taking actions that may or may not have impinged upon your investigations.

Mr. Rimmer: In the conduct of any investigation, you are dealing with a number of people who have an interest in it and they all express their points of view and try to convince the investigator that they have an accurate representation of the facts. The investigator's job is to balance those varying representations; that is what the individuals are experienced and trained in doing.

Perhaps, Gary, you have direct personal experience with that.

Mr. McLaughlin: I am not aware that any of my investigators are intimidated by anyone on the railway. On the other hand, in our experience, at least over the last couple of years, we have had good support from people in supervisory and management positions on the railway when we are investigating.

• 0945

Mr. Benjamin: Do you have the power to call for the production of employees' statements that have been obtained by management under a collective agreement for the possible purpose of disciplinary action?

Mr. McLaughlin: Under section 31 of the National Transportation Act we have the right to require the production of documents. We see that as including employees' statements. We ask to see them; we do not take copies or remove the original documents.

Mr. Benjamin: You agree, then, that it is privileged?

Mr. Rimmer: In our view, the bill clarifies the powers of investigators to seize evidence and gain access to

[Translation]

M. Benjamin: Oui, mais ce sont là des situations évidentes. Ne croyez-vous pas que l'Office énoncera des critères précisant ce que les compagnies ferroviaires peuvent faire avant l'arrivée de l'enquêteur? Ce qui a été décidé au sujet d'un déversement, d'un incendie à éteindre ou de l'évacuation de blessés—toutes ces situations évidentes feraient exception à l'interdiction d'accès, n'est-ce pas?

M. Rimmer: L'Office voudra sûrement permettre de prendre ce genre de dispositions d'urgence ou de correction. Le projet de loi rend la chose possible, tout en habilitant les enquêteurs à garder et à protéger tout élément de preuve qu'ils jugent nécessaire. Le projet de loi nous semble bien équilibré à cet égard.

M. Benjamin: Avez-vous déjà eu des difficultés avec les enquêteurs des compagnies, qu'il s'agisse des transporteurs ferroviaires, aériens ou maritimes? J'imagine que vous ne vous êtes jamais occupé d'enquêtes maritimes. Je vous le demande alors s'ils ont tentés de prendre la situation en main et de vous empêcher de faire votre travail comme vous l'entendiez, ou s'ils ont pris arbitrairement des dispositions qui ont pu gêner votre enquête.

M. Rimmer: Lorsqu'on fait enquête, on traite avec un certain nombre de personnes qui ont un intérêt à défendre. Elles donnent leur point de vue et tentent de convaincre l'enquêteur que leur présentation des faits est exacte. Il incombe donc à l'enquêteur d'établir un équilibre entre ces diverses observations; c'est à cela que leur expérience et leur formation les a préparés.

Gary, peut-être avez-vous eu une expérience personnelle de ce genre?

M. McLaughlin: Aucun de mes enquêteurs, à ma connaissance, n'a été intimidé par un représentant des chemins de fer. D'après mon expérience, ces dernières années au moins, nous avons plutôt été bien appuyés par le personnel de surveillance et de direction des chemins de fer lors de nos enquêtes.

M. Benjamin: Pouvez-vous exiger que soient produites des déclarations des employés, obtenues par la direction en application d'une convention collective et en vue de mesures disciplinaires possibles?

M. McLaughlin: L'article 31 de la Loi nationale sur les transports nous habilite à exiger la production de documents. À notre avis, cet article englobe les déclarations des employés. Nous demandons à les voir. Nous ne les reproduisons pas, ni n'enlevons les documents originaux.

M. Benjamin: Vous convenez alors que ces déclarations sont protégées?

M. Rimmer: Le projet de loi précise de manière que nous trouvons satisfaisante, le pouvoir qu'ont les

[Texte]

evidence in a way that we support. It is an improvement over our current regime.

With respect to the question of privilege—I have followed the testimony previously given before the committee—in statements gathered directly by an investigator in talking to a railway employee at the scene of an accident, we can understand the benefit in having those privileged. It encourages the employee to be as frank as possible.

The question as to whether a statement gathered by a railway should be privileged I think is something that perhaps the clause in the bill—I think it is clause 30—may not have originally anticipated. There could be a situation where the board would ask the company to produce a document under clause 19, I think it is, and then under clause 30, because that document would be an employee's statement, it would become privileged. I am not sure that was entirely envisaged by the authors of the bill, and it may be something the committee would want to explore in clause by clause.

Mr. Benjamin: Do you think the board's investigators should be allowed to take statements from those directly involved with any mishap, particularly the ones of a serious nature, before the employer can take statements? In other words, the employer may not take statements until after the board has done so.

Mr. Rimmer: The bill provides sufficient power for the board investigators to obtain statements from employees, which I think is the key criterion. I am not sure whether it is important that the statement is obtained before or after the company involved obtains a statement from their employee.

Mr. Benjamin: I am thinking of the possibility of an employee being coached by a rep from the employer or from his union before he gives any report or statement to the board. What I am saying is that they are sort of quarantined too, until the board has examined them, and then the employer can take whatever statements he likes under the collective agreement.

Mr. Rimmer: If an employee is required by a board investigator to testify, I would think he would be aware that he ought to be as truthful and as complete in his statement as possible.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): I have a couple of very quick questions following on the line of questioning of Mr. Benjamin.

When the railway companies were here they suggested two amendments to the bill that I would like to ask you about. One was a clause providing for a review of the work of the investigator upon request to the minister. This is similar to the clause that is contained in the Railway Safety Act. I want to ask you whether that kind of provision in your judgment sets up a means of intimidation for investigators or in any way, shape, or

[Traduction]

enquêteurs de saisir des éléments de preuve ou d'y avoir accès. C'est une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Pour ce qui est de protéger la déclaration obtenue par l'enquêteur directement de l'employé du chemin de fer, sur les lieux de l'accident—j'ai écouté le témoignage donné antérieurement au comité à ce sujet—nous en comprenons l'avantage. Cette protection encourage l'employé à parler aussi franchement que possible.

En ce qui concerne la protection de la déclaration obtenue par la compagnie ferroviaire, c'est peut-être une question qu'on n'a pas prévue au moment de rédiger l'article 30, je crois, du projet de loi. Il se pourrait qu'en invoquant l'article 19, l'office demande à la compagnie de produire un document mais que celui-ci, étant la déclaration d'un employé, soit protégé par l'article 30. Je ne sais pas si les rédacteurs du projet de loi s'en sont rendu compte et il se peut que le comité veuille y jeter un coup d'oeil au moment de son examen article par article.

M. Benjamin: Croyez-vous qu'il devrait être permis aux enquêteurs de l'office de prendre les dépositions des personnes impliquées directement dans tout accident, surtout un accident grave, avant que l'employeur ne puisse recueillir des déclarations? En d'autres termes, l'employeur ne pourrait pas interroger les employés avant l'office.

M. Rimmer: Le projet de loi habilite les enquêteurs de l'office à obtenir les dépositions des employés; c'est à mon avis, ce qui importe. Je ne suis pas certain qu'il importe d'obtenir les dépositions des employés avant ou après que la compagnie ait obtenu leurs déclarations.

M. Benjamin: Je pense à la possibilité qu'un employé se fasse conseiller par un représentant patronal ou syndical avant de faire sa déposition à l'office. On pourrait les garder d'une certaine façon en quarantaine jusqu'à ce que l'office les ait entendus; l'employeur pourrait alors obtenir toute déclaration voulue, en application de la convention collective.

M. Rimmer: J'imagine que l'employé obligé à témoigner par un enquêteur de l'office se rend compte qu'il doit autant que possible s'en tenir à la vérité et la dire tout entière.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): J'ai une ou deux très petites questions à poser dans le même ordre d'idées que M. Benjamin.

Les compagnies de chemin de fer ont suggéré deux amendements au projet de loi lorsqu'elles ont comparu, et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. L'un prévoyait un examen du travail exécuté par l'enquêteur, après demande présentée au ministre. Cette disposition ressemble à celle qui figure déjà dans la loi sur la sécurité ferroviaire. Selon votre opinion, ce genre de disposition créerait-elle un moyen d'intimider les enquêteurs ou pourrait-elle d'une

[Text]

form may cause investigators to be less likely to err if they err on the side of safety.

Mr. Rimmer: I am not sure that I understand the need for such a review. If an investigator completes his report it is filed with the board. The board accepts it or changes it as it sees fit and then circulates it to interested parties, which would include the company involved. If they are upset or do not believe that report accurately reflects the facts, they have an opportunity, clearly defined in the legislation, to comment with respect to that. If they believe the investigator is acting during the course of an investigation in an inappropriate manner, I certainly think they have the freedom at any time to contact the board and say they believe one of their investigators is out of line. I do not believe it is necessary to incorporate a specific review power into the bill in order to accomplish that.

• 0950

Mr. McLaughlin: I would concur with that 100%. At the present time experience is that if the railway company or a union or any party is upset with our investigators in the way they handle themselves they phone me and I look into it. The investigators work for me, and if there is something inappropriate going on or if they are not doing their job properly, then they have to deal with me. I do not see that making a mandatory provision for someone to review one of our investigators in that situation is necessary.

Mr. Tobin: You have given me an argument on why the review power is not necessary, because people already have the ability to contact you, to contact whoever. Certainly railways in this country, CN and CP, are not unable to make their views known on any subject.

But you have not answered the question. If such a review power were written right there in the bill, as someone who is in charge of investigators, as someone who I presume has been an investigator, do you have a concern that this power of review written in the bill, with all the potential appearance of intimidation, may have an impact on the way people do their jobs? Will they be looking over their shoulders more?

You see, it is a two-sided coin. If you tell me it makes no difference, that you are going to do your job in exactly the same way, then I would be the devil's advocate and say why worry if it is in the bill.

Mr. Rimmer: In conducting an investigation, an investigator is in contact with representatives of the company, with the people who were on the site of the accident. All those people try to present their views, and you could classify any of that as intimidation or an attempt to influence, if you wish. I think the investigators are trained to be able to withstand that sort of pressure

[Translation]

manière ou d'une autre, les inciter à faire erreur moins souvent, lors même que leur erreur favorise la sécurité?

M. Rimmer: Je ne vois pas vraiment la nécessité d'un examen de ce genre. L'enquêteur établit son rapport et le remet à l'office. L'office l'accepte ou le modifie, selon qu'elle le juge indiqué, puis le fait parvenir aux intéressés; le transporteur est un de ces intéressés. La loi leur permet clairement de s'exprimer s'ils sont en désaccord ou s'ils estiment que le rapport est inexact. S'ils croient que l'enquêteur s'acquitte mal de ses fonctions, ils sont parfaitement libres de communiquer avec le Bureau à tout moment pour dire qu'un enquêteur est dans l'erreur. Il n'y a aucune nécessité, à mon avis, de préciser un pouvoir d'examen spécial dans le projet de loi.

M. McLaughlin: Parfaitement d'accord. À l'heure actuelle, si la compagnie ferroviaire ou les syndicats ou toute autre partie est mécontente de la manière dont un enquêteur se comporte, on me téléphone et je m'informe. Des enquêteurs travaillent pour moi et s'il se passe quelque chose d'inacceptable ou s'ils font mal leur travail, c'est à moi qu'ils doivent en répondre. Je ne vois aucun besoin de rendre ce genre d'examen des enquêteurs obligatoire.

M. Tobin: Vous me dites pourquoi le pouvoir d'examen n'est pas nécessaire; c'est parce que les gens peuvent déjà communiquer avec vous ou avec quelqu'un d'autre. Les chemins de fer du Canada, le CN et le CP, sont sans doute capables de donner leur avis, quel que soit le sujet.

Mais vous n'avez pas répondu à ma question. Supposons que ce pouvoir d'examen figure dans le projet de loi; en qualité de responsable des enquêteurs—et d'ancien enquêteur, j'imagine—craignez-vous que ce pouvoir, avec la possibilité d'intimidation qui s'y rattache, pourrait influencer sur la manière dont les enquêteurs feront leur travail? Deviendront-ils prudents au point d'être craintifs?

Cette médaille, voyez-vous à deux côtés: Si vous me dites que cela ne fera aucune différence, que vous continuerez exactement comme avant, je me ferai l'avocat du diable et je vous demanderai pourquoi vous en faire si la disposition figure effectivement dans le projet de loi.

M. Rimmer: Dans l'exercice de ses fonctions, l'enquêteur est en contact avec les représentants du transporteur et avec les autres personnes qui se trouvaient à l'emplacement de l'accident. Chacune de ces personnes tente de donner son point de vue et l'on peut prendre toutes ces interventions pour de l'intimidation ou des tentatives d'influence. J'estime que les enquêteurs sont

[Texte]

and try to discern the facts from the various pieces of information they gather.

So I do not see that this review clause would necessarily have a higher level of intimidation attached to it. I simply do not think it is necessary. I think it would clutter the work of the board, that the board would have to respond to all these situations, which I think is essentially a matter best handled internally in the way Gary described.

Mr. Tobin: The railways also asked for an automatic observer status versus merely being invited by investigators when appropriate; rather, they would have the automatic right to be there as an observer. They argue that this mode is different from other modes and we need an automatic observer status. Do you agree with that or disagree?

Mr. Rimmer: We have no difficulty with the railways having automatic observer status.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Rimmer, good morning. To continue along in the same vein, there has been some discussion about the period of time the board's investigators take at the scene of a mishap, most of those concerns emanating from the railway sector. What is your opinion of the property owner's having direct consultation with the board's investigator, even to the extent that, as one witness has submitted—an amendment to subclause 19.(6), specifically—they gain some direct consultation with the board's investigator at the scene of the accident to help expedite the investigative procedures at the scene?

Mr. Rimmer: If the railways wish to have an individual present at the scene to facilitate our investigation and to help us gather information, I have no difficulty with that whatsoever. But it certainly in no way restricts the powers the investigators have under clause 19 to order various things, to seize documents. We will take advantage of any help we can get, and I think we have a very good, co-operative relationship with the railway companies at present. I do not think the amendment that is suggested would force us to surrender any powers or jurisdiction.

• 0955

Mr. Keyes: I believe, if I understand their submission correctly, they are not trying to take any authority away. They just want to be there to consult with that investigator so they can say look, we were here three or four hours before you arrived and this is what we think; have a look. So there can be some aid or direction during that time so as to allow a reasonable period of time when that particular scene is sequestered.

Mr. Rimmer: The more help we can get, the better. I should make one comment on the time involved in getting people to sites. We have investigators located in

[Traduction]

formés pour résister à ce genre de pression et pour tenter de déceler les faits parmi toute la masse d'informations qu'ils recueillent.

C'est pourquoi j'estime que cette déposition d'examen n'entraînerait pas nécessairement une plus grande possibilité d'intimidation. Je ne la juge tout simplement pas nécessaire. Elle ajouterait des complications inutiles à notre travail, puisqu'il faudrait réagir à toutes ces situations; c'est le genre de chose qu'il convient plutôt de régler à l'intérieur, de la manière que Garry a décrite.

M. Tobin: Les chemins de fer ont aussi demandé un statut automatique d'observateurs, au lieu de dépendre des invitations des enquêteurs; ils auraient ainsi le droit d'observer l'enquête. Ce mode de transport est à leur avis différent de tous les autres et ils ont besoin de ce statut automatique. Êtes-vous d'accord?

M. Rimmer: Ce statut automatique pour les chemins de fer ne nous causerait aucune difficulté.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bonjour, monsieur Rimmer. Je poursuis dans la même veine. Il a été question du temps dont ont besoin les enquêteurs du Bureau sur la scène de l'accident; c'est une préoccupation soulevée principalement par le secteur ferroviaire. Que penseriez-vous d'une consultation directe entre l'enquêteur et le propriétaire sur les lieux de l'accident—en modifiant le paragraphe 19.(6) comme un témoin l'a demandé—afin d'aider à accélérer les choses;

M. Rimmer: Si les chemins de fer désirent se faire représenter sur la scène de l'accident pour faciliter notre enquête et nous aider à recueillir l'information, cela ne me cause aucune difficulté. Cependant, cela ne diminue aucunement le pouvoir dévolu aux enquêteurs aux termes de l'article 19, d'ordonner différentes choses et de saisir des documents. Nous allons profiter de toute l'aide que nous pourrions obtenir; nous avons à l'heure actuelle d'excellents rapports de coopération avec les compagnies ferroviaires. Je ne crois pas que cet amendement nous obligerait à céder une partie quelconque de nos pouvoirs ou de notre compétence.

M. Keyes: Si j'ai bien compris leur exposé, les compagnies ferroviaires ne tentent aucunement de diminuer votre autorité. Elles veulent seulement être sur place pour consulter l'enquêteur et lui dire voici, nous sommes arrivés trois ou quatre heures avant vous et voilà ce que nous pensons; jetez-y un coup d'oeil. Ainsi, on peut aider ou orienter l'enquêteur afin que l'accès à la scène de l'accident soit seulement interdit pendant une période raisonnable.

M. Rimmer: Plus on nous aide, mieux vont les choses. Je dois cependant dire un mot au sujet du temps que les enquêteurs mettent à se rendre sur la scène de l'accident.

[Text]

regional offices across the country. These people are on stand-by at all times. We make every effort to get to an accident site as quickly as possible, and I think we have a fairly good record in that regard.

Mr. Keyes: Do you know what that record is? What is the average length of time it takes an investigator to get to the scene of a mishap, of all those mishaps you talked about earlier?

Mr. McLaughlin: I would say an average of three to four hours. A better guideline would be that by and large our investigators are there before any wrecking cranes are there.

Mr. Keyes: I think that was one of the concerns expressed by the railway companies, that they are there almost immediately, and three to four hours for an investigator. . . and of course that is tying up the whole system.

Mr. McLaughlin: They are there immediately because their crews are there. That does not necessarily mean their supervisors or their superintendents are there or their wrecking cranes are there or that they would move the equipment immediately.

Mr. Keyes: No, they would not.

Mr. McLaughlin: I think the evidence provided by CP when they were questioned was that they did not know of an example or a situation where our investigations had delayed their operations in any way.

Mr. Keyes: No. I think they are just looking for this amendment directly into the bill so it is there and they can have consultation power with the investigator at the scene.

Mr. McLaughlin: Practically speaking, anybody who is there will have consultation, as we do now. We discuss what is going on and we ask them to help us. We normally have one or two investigators there. From a safety point of view, you need the assistance of other people on the railway.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Would you outline the two pipelines that would come under your jurisdiction under this new act? Give me the names of them, please.

Mr. McLaughlin: One pipeline is owned by the Fraser paper company in Edmundston, New Brunswick, and the other is just across the river, E.B. Eddy.

Mr. Comuzzi: Have there been any pipeline accidents to date?

Mr. McLaughlin: No, sir, none.

Mr. Benjamin: None on the ones under your jurisdiction.

[Translation]

Nous avons des enquêteurs dans les bureaux régionaux partout au Canada. Ces gens sont constamment disponibles. Nous faisons tout ce qu'il est possible pour nous rendre rapidement au lieu de l'accident et je pense que nous réussissons assez bien.

M. Keyes: Savez-vous combien de temps en moyenne il faut aux enquêteurs pour se rendre sur les lieux, vu le nombre que vous avez mentionné plus tôt?

M. McLaughlin: Je dirais trois à quatre heures en moyenne. En règle générale, nos enquêteurs arrivent avant les grues mécaniques.

M. Keyes: Il me semble que c'est un des soucis manifestés par les chemins de fer: leurs représentants sont sur place immédiatement alors que l'enquêteur met trois ou quatre heures. . . Et, bien sûr, tout le réseau est paralysé.

M. McLaughlin: Leurs représentants arrivent immédiatement parce que leur personnel est déjà sur place. Cela ne signifie pas nécessairement que les surveillants ou les surintendants y sont ou que les grues mécaniques sont sur place ou qu'ils sont en mesure de dégager la voie immédiatement.

M. Keyes: Non, bien sûr.

M. McLaughlin: Je crois que les représentants du CP ont dit, en réponse à une question, qu'à leur connaissance, leur travail n'avait jamais été retardé par nos enquêtes.

M. Keyes: En effet. Ils désirent que cet amendement soit apporté afin d'être autorisés à consulter l'enquêteur sur les lieux de l'accident.

M. McLaughlin: Sur le plan pratique, quiconque est sur place pourra s'exprimer comme à l'heure actuelle. Nous discutons ce qui se passe et nous demandons qu'on nous aide. Ordinairement, un ou deux enquêteurs sont sur place. Du point de vue de la sécurité, on a besoin de l'aide d'autres personnes.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Quels sont les deux productoducs qui relèveront de votre compétence en vertu de la nouvelle loi? Quels sont-ils?

M. McLaughlin: L'un d'eux appartient à la compagnie de papier Fraser d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick, et l'autre est situé juste de l'autre côté de la rivière et appartient à E.B. Eddy.

M. Comuzzi: Y a-t-il déjà eu des accidents de productoducs?

M. McLaughlin: Non, monsieur.

M. Benjamin: Aucun accident de productoduct relevant de votre compétence.

[Texte]

Mr. McLaughlin: That is correct.

Mr. Comuzzi: Do you foresee any future pipelines coming on stream?

Mr. McLaughlin: The whole subject of commodity pipelines as an available technology to move resource materials long distances in competition with rail has been around since mid-1960. There are a lot of them around the world. It has never been found to be economically viable in Canada to date, although there has been a lot of industrial interest, particularly in the movement of coal as a slurry, for instance, to the west coast. Apart from the slurry lines for coal, sulphur, potash, iron ore, which exist elsewhere in the world, there have been investigations looking at moving anhydrous ammonia, for instance, from Alberta down into the midwest U.S. That would be a commodity pipeline. There is also talk of moving dangerous goods, for instance, between chemical plants across the Canada-U.S. border.

Mr. Comuzzi: I just want to get now to the question of privilege in the statements taken. I am having some difficulty in this area of the legislation. Although I have a great deal of respect for the collective agreement, I have two questions. First, I fail to see how the collective agreement has any bearing on the investigative process. Secondly, if I were an investigator, I would like your comments on why you would think statements taken at the time of the accident should be privileged.

Mr. Rimmer: We believe if an investigator is at a site or at a later date during the investigation and he takes a statement from an employee or an official, in order to encourage that individual to be as frank and as forthcoming as possible, there is a benefit in allowing privilege in those circumstances. I am talking about a statement obtained directly by the investigator.

• 1000

Mr. Comuzzi: Well, how about the statements that are taken prior to an investigator taking a statement?

Mr. Rimmer: If the company has a procedure that has been in place over a period of time, that is embodied in its collective agreements, which allows company officials to obtain statements from its employees, we would sometimes find benefit in accessing those files and those statements in the same way we find a benefit in accessing other elements of railway files to obtain information. But whether the mere fact that we have used that file or looked at that material should therefore make all of that material privileged I am not sure is what the authors of the bill envisage. I think it is probably something you might want to explore further when you are in clause-by-clause with officials from the ministry.

Mr. Comuzzi: Correct me if I am wrong in your position. What you are saying is that you should be able, as an investigative body, to go behind any requirement of a collective agreement or company policy in order to

[Traduction]

M. McLaughlin: C'est juste.

M. Comuzzi: Prévoyez-vous qu'on en construise d'autres?

M. McLaughlin: La question de l'utilisation des productoducs pour transporter les matières premières sur de longues distances, en concurrence avec les chemins de fer, est discutée depuis le début des années 60. Il y en a un grand nombre dans le monde. Il ne sont pas encore considérés économiquement viables au Canada même si l'industrie manifeste beaucoup d'intérêt, surtout en ce qui a trait, par exemple, au transport du charbon sous forme de boue jusqu'à la côte ouest. En plus du transport de la boue de charbon, de soufre, de potasse et de minerai de fer, qui se fait ailleurs au monde, on a étudié le transport de l'ammoniac anhydre de l'Alberta jusqu'au *midwest* des États-Unis. Cela serait aussi un productoduct. On parle également de transporter des matières dangereuses entre des usines de produits chimiques situés de part et d'autre de la frontière canado-américaine.

M. Comuzzi: J'aimerais parler maintenant de la protection des dépositions. J'ai des doutes à ce propos. J'ai beaucoup de respect pour les conventions collectives mais deux questions me viennent quand même à l'esprit. En premier lieu, je ne vois pas en quoi la convention collective peut influencer sur l'enquête. Deuxièmement, si j'étais enquêteur, j'aimerais savoir pourquoi vous pensez que les dépositions prises au moment de l'accident devraient être protégées.

M. Rimmer: Nous croyons qu'il convient, si l'enquêteur est sur les lieux de l'accident ou si, plus tard au cours de son enquête, il prend la déposition d'un employé ou d'un cadre, d'encourager la confidentialité afin d'obtenir des témoignages plus spontanés et plus francs. Je parle des déclarations obtenues directement par l'enquêteur.

M. Comuzzi: Eh bien, que faites-vous des déclarations obtenues avant l'intervention de l'enquêteur?

M. Rimmer: Lorsqu'une convention collective permet à une entreprise d'envoyer ses représentants recueillir des déclarations de ses employés, nous jugeons parfois instructif d'examiner les dossiers et déclarations, tout comme d'autres dossiers. Toutefois, je ne suis pas certain que l'objectif du projet de loi soit de faire de tout le dossier que nous aurions pu consulter, un dossier confidentiel. Il pourrait être utile de poser la question aux fonctionnaires du ministère, lorsque vous étudierez le projet de loi en détail.

M. Comuzzi: Corrigez-moi si j'ai mal compris votre position. Vous dites qu'en tant qu'organisme enquêteur, vous devriez pouvoir empiéter sur toute convention collective ou politique interne d'une entreprise pour

[Text]

review any documents that are taken, up to the point of your investigation? Is that your position?

Mr. Rimmer: Clause 19 of the bill gives the investigators and the board very broad-ranging powers to seize information of a variety of forms that may assist in their investigation. We believe that material is essential and valuable, whether it was originated as a result of an element in the collective agreement or is simply part of the company's operating procedures. It is of no concern to us, really, but we want to get at the information. That is the key.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi. I have Mr. Angus on a short one. Mr. Keyes, you agree?

Mr. Keyes: Just a short one.

Mr. Angus: Gentlemen, have you been advised whether any or all of the current investigative and inspection staff will be transferred over to the new board?

Mr. Rimmer: I believe that the minister has indicated that in general, staff will be transferred.

Mr. Angus: And how many are we talking about, roughly?

Mr. Rimmer: In the National Transportation Agency at the moment there are 30 staff members of the Railway/Pipeline Investigations Directorate.

Mr. Angus: And for about 1,400 investigations or inquiries per year.

Mr. Rimmer: About 1,500 accidents and incidents a year, about half of which, I think Gary indicated, are investigated and about a hundred or so are investigated in a very detailed manner.

Mr. Angus: One of the things we have heard on the air side is the length of time it takes for completion of investigation reports. Are 30 staffers an appropriate level in order to deal with the workload?

Mr. Rimmer: We have the resources in place at present to carry on the level of investigations and the detail of investigations that we are required to do at present.

The Chairman: Mr. McLaughlin, are you going to add to that?

Mr. McLaughlin: A part of the question related to the speed of the investigation. The average speed with which we prepare our investigations to date this year is roughly 80 days. The investigation is completed in 80 days, average.

Mr. Angus: And is that including... well, of course you do not have to submit it to a board, so...

Mr. McLaughlin: That is a unilingual draft going for translation, in 80 days.

[Translation]

revoir quelque document que ce soit, jusqu'au moment de votre enquête? Est-ce bien cela?

M. Rimmer: L'article 19 donne aux enquêteurs et au Bureau de vastes pouvoirs de perquisition et de saisie d'informations de toutes sortes, si cela peut les aider dans leur enquête. Si nous jugeons le matériel saisi comme essentiel et de la plus grande valeur, il peut en être ainsi que nous l'ayons saisi par voie de la convention collective ou par le biais des procédures d'exploitation de l'entreprise. Ce qui nous importe, à nous, c'est d'aller chercher l'information. Voilà le plus important.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi. M. Angus souhaite poser une brève question. Acceptez-vous, monsieur Keyes?

M. Keyes: Seulement si elle est brève.

M. Angus: Messieurs, vous a-t-on dit si tout ou partie du personnel actuel d'enquête et d'inspection sera transféré au nouveau Bureau?

M. Rimmer: Le ministre a fait savoir, je pense, que le personnel sera transféré, de façon général, au nouveau bureau.

M. Angus: De combien de personnes parlons-nous, en gros?

M. Rimmer: L'Office national de transport compte actuellement 30 personnes qui travaillent à la Direction des enquêtes sur les chemins de fer et les productoducs.

M. Angus: Et effectue quelque 1,400 enquêtes par année.

M. Rimmer: Il se produit quelque 1,500 accidents ou incidents par année, dont la moitié, comme l'a dit M. McLaughlin, font l'objet d'enquêtes normales et dont environ une centaine font l'objet d'enquêtes très détaillées.

M. Angus: On se plaint beaucoup, du côté des accidents aériens, du temps qu'il faut pour terminer les rapports d'enquête. Pensez-vous que 30 personnes vous suffisent pour absorber toute cette charge de travail?

M. Rimmer: Les ressources dont nous disposons actuellement nous suffisent pour mener toutes les enquêtes, préliminaires ou non, qui nous incombent.

Le président: Monsieur McLaughlin, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. McLaughlin: Vous parliez de la durée de l'enquête. En moyenne, nos enquêtes à nous, cette année, nous ont pris 80 jours. Autrement dit, nos enquêtes sont terminées après 80 jours en moyenne.

M. Angus: Et cela inclut... bien sûr, vous n'avez pas à les soumettre à un bureau, de sorte que...

M. McLaughlin: Je parle de l'ébauche unilingue prête en 80 jours et qui doit ensuite être traduite.

[Texte]

Mr. Angus: Final question. Are either of you gentlemen on, I do not know if it is called the transition committee or implementation committee?

Mr. McLaughlin: I have been. At the present time, I am not aware that there is a transition committee. But there was a transition committee for about a year, and I was part of that.

Mr. Angus: The transition committee. Okay, thank you.

An hon. member: Will either one or both of you be transferred?

The Chairman: On the investigators, as a matter of interest, your railway obviously is a heavy one. Are they interchangeable between railway and pipeline? And if pipelines were put in this bill, you are certainly going to have to get some more help in that area, are you not? What is the ratio between railway and pipeline, or is there any?

Mr. Rimmer: Well, at the moment there have not been any commodity pipeline accidents, so we have applied all our resources to railway accidents. Should there be a growth in commodity pipelines and an emergence of accidents, then we would have to review our resources at that time.

• 1005

The Chairman: We will have the board before us, so we can ask them a couple of questions on what they have.

Mr. Keyes: That is what I was going to hit on. When it comes to the pipeline side of things, how necessary is it for you right now to rely upon the expertise of the company or company officials if there should be an incident with a pipeline? Are you totally reliant at the present time on company advisers and company experts?

Mr. Rimmer: In that there are only two commodity pipelines, we would have the resources to carry out an investigation in the same way we investigate railway accidents. We have investigators and they are capable of carrying out an investigation.

Mr. Keyes: Do you have the expertise in the field to investigate that particular incident?

Mr. McLaughlin: I have a background in commodity pipelining, post-graduate work in two-phase hydraulics. I was involved in the certification of both lines. The nature of those lines is such that if an accident occurs, it is relatively simple to determine cause. If you got into a more complex type of system, we would not have the technical capability, but those systems do not exist right now. When they do we would have to staff up.

Mr. Benjamin: I just wanted to follow up on this matter of pipelines, and the fact that the hydrocarbons are left with the National Energy Board. This bill has to do with transportation, no matter what it is, including

[Traduction]

M. Angus: Une dernière question. L'un de vous fait-il partie de ce que j'appelle le comité de transition, le comité de mise en oeuvre?

M. McLaughlin: Moi, j'en ai fait partie. Mais je ne sache pas qu'il existe actuellement de comité de transition. Il y en a eu pendant à peu près un an et auquel j'ai siégé.

M. Angus: Bien, merci.

Une voix: Serez-vous, l'un ou l'autre, ou tous deux transférés au nouveau Bureau?

Le président: À propos des enquêteurs, les accidents de chemins de fer pèsent lourd dans la charge. Est-ce que vos enquêteurs peuvent travailler à la fois sur les chemins de fer et les productoducs? Si l'on incluait les productoducs, il vous faudrait sans doute aller chercher du renfort, n'est-ce pas? Quel est le rapport entre les accidents de chemins de fer et les accidents de productoducs, s'il existe?

M. Rimmer: Pour l'instant, il n'y a pas eu d'accidents de productoducs, de sorte que tous nos enquêteurs se sont occupés d'accidents de chemins de fer. Si l'on devait utiliser beaucoup plus de productoducs et qu'il y ait un certain nombre d'accidents, il nous faudrait alors sans doute réviser l'utilisation de nos ressources.

Le président: Lorsque le Bureau comparaitra, vous pourrez poser quelques questions là-dessus.

M. Keyes: C'est justement ce qui m'intéressait. Du côté des productoducs, jusqu'à quel point devez-vous vous fier aux expertises des entreprises et de leurs représentants, s'il devait y avoir des accidents? Actuellement, devez-vous vous fier entièrement aux conseillers et experts des entreprises?

M. Rimmer: Comme il n'y a pour l'instant que deux productoducs, nous aurions suffisamment de ressources pour mener les enquêtes tout comme nous le faisons pour les accidents de chemin de fer. Nos enquêteurs suffiraient.

M. Keyes: Mais pouvez-vous faire appel à des experts pour enquêter dans ces cas particuliers?

M. McLaughlin: J'ai des connaissances en transport par productoduct, et j'ai fait du travail de deuxième cycle universitaire en hydraulique à deux phases. J'ai pris part au processus d'accréditation des deux lignes. D'ailleurs, elles telles que si un accident se produit, il est relativement simple d'en déterminer la cause. Si le système devenait plus complexe, nous n'aurions pas la capacité technique d'en déterminer la cause, mais ces systèmes plus complexes n'existent pas encore. Une fois créés, il nous faudra alors augmenter notre personnel.

M. Benjamin: Dans la même veine, je voudrais savoir pourquoi les hydrocarbures relèvent encore de l'Office national de l'énergie. Après tout, ce projet de loi-ci parle de transport, de quelque produit que ce soit, et inclut le

[Text]

natural gas and crude oil and refined products; that is, the transportation of dangerous and hazardous products as well as the word "transportation". Why should those pipelines not be under the jurisdiction of the Transportation Accident Investigation Board? Leave the regulating to the Department of Energy and the enforcement and inspections to the National Energy Board. But the investigation in transportation of those should be under this board.

The Chairman: Mr. Benjamin, he already answered the question and said it was a policy matter. That is something to press with the minister. We are going into the detail with the National Energy Board to see how they do it. You are just canvassing the ground that has already been covered. I think that is it for this witness; after all, they helped draft the bill and they are in favour of it. Why beat around the bush? We have other witnesses who are going to have some more perhaps critical—

Mr. Benjamin: I just wondered how they got around that word "transportation".

The Chairman: You made a good point, but you were making it again.

Thank you very much, Mr. Rimmer and Mr. McLaughlin, for your appearance.

We will now call the Canadian Air Line Pilots Association, which submitted a brief yesterday. It is quite an interesting brief. I do not know if members have had a chance to canvass it, because they got it late yesterday afternoon.

Captain, perhaps you could introduce the gentleman with you and highlight your brief, and then we can throw it open to questions. Welcome. I think this is your first experience.

Captain Norm Bindon (President, Canadian Air Line Pilots Association): It is my second experience here, Mr. Chairman. I was before you in Montreal when I was newly elected as president.

The Chairman: It is good to see you again anyway. I will remember it better next time.

Capt Bindon: I would like to introduce our general counsel, Mr. John Keenan, who has also appeared a number of times before this committee. Mr. Jack Soutendam is the administrator of our technical and air safety division in CALPA.

You did mention that you got our brief late and some members may not have had a chance to read it in detail, so we have prepared some highlights. I am certainly not going to read the brief. You would cut me off if I attempted to do so. We have written a statement to highlight the brief. The starting of the statement is just to

[Translation]

gaz naturel, le pétrole brut et des produits raffinés; autrement dit, le transport s'applique aussi aux produits dangereux. Dans ce cas, pourquoi les productoducs ne relèveraient-ils pas du Bureau d'enquête sur les accidents de transport? Qu'on laisse la réglementation au ministère de l'Énergie, l'application des règlements et les inspections à l'Office national de l'énergie. Mais les enquêtes sur les accidents de transport devraient relever du Bureau d'enquête.

Le président: Monsieur Benjamin, le témoin a déjà répondu à cette question et a dit que c'était une décision politique. Vous devriez poser la question au ministre. Nous allons de toute façon pouvoir interroger en détail l'Office national de l'énergie. Vous ne faites que revenir sur ce qui a déjà été dit. Nous n'avons plus rien à demander aux témoins. Après tout, c'est l'Office national qui a aidé à rédiger le projet de loi, et ce dernier lui convient donc. Pourquoi tourner autour du pot? Nous avons d'autres témoins à entendre qui auront peut-être une position plus critique. . .

M. Benjamin: Je me demandais tout simplement comment on définissait le terme «transport».

Le président: Vous avez eu raison de soulever la question, mais ne la soulevez pas deux fois.

Merci, beaucoup d'avoir comparu, M. Rimmer et M. McLaughlin.

Je demanderai maintenant à l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes de s'approcher de la table des témoins. Vous nous avez fait parvenir hier un mémoire intéressant, mais comme il nous est arrivé à la fin de l'après-midi, je ne sais si les membres du Comité ont eu l'occasion de le parcourir.

Capitaine, voudriez-vous nous présenter vos collègues, et nous donner les points saillants de votre mémoire après quoi nous pourrions vous interroger? Je pense que c'est la première fois que vous comparez?

Le capitaine Norm Bindon (président, Association canadienne des pilotes de lignes aériennes): Non, monsieur le président, c'est la deuxième fois. Juste après avoir été élu président, j'ai comparu devant le Comité à Montréal.

Le président: Dans ce cas, je suis heureux de vous revoir. J'essaierai de me souvenir de vous la prochaine fois.

Capt Bindon: Puis-je vous présenter notre chef du contentieux, M. John Keenan, qui a lui aussi comparu plusieurs fois devant le Comité. M. Jack Soutendam est l'administrateur de la division technique et de la sécurité aérienne.

Puisque vous avez reçu notre mémoire tout récemment et que les membres du Comité n'ont pas tous eu l'occasion de le lire, nous avons décidé de vous en présenter quelques points saillants. Vous ne voudriez sans doute pas que je vous lise le mémoire in extenso et je ne le ferai pas. Tout d'abord, nous voudrions vous énoncer

[Texte]

briefly introduce our qualifications on this particular bill and the expertise we have within our association.

• 1010

The Canadian Air Line Pilots Association is the professional organization and certified bargaining agent for the vast majority of Canada's professional airline pilots. Our major objectives are to represent pilot interests and to promote and maintain the highest standards of flight safety. Our members are ultimately responsible by law for the safety of some 30 million passengers a year.

Our qualifications to speak on this are highlighted in the fact that our primary interest has always been in the field of aviation safety. We have a fully staffed technical and air safety division under Mr. Soutendam, and some 350 pilots are directly involved on a voluntary basis in its activities. There are 17 specialized national technical committees, scores of local committees, and these groups can draw on an extensive airline pilot experience in very important areas relating to this bill of accident investigation, aircraft design, certification, performance analysis, human factors, flight operations, and so forth. So we are well qualified—in fact, we are obligated—to comment on all matters affecting flight safety. We have done so in the past. We have commented over the years on all previous legislation dealing with accident investigation.

That brings us to the fact that it is with a fair amount of disappointment that we appear before you opposed to Bill C-2. We believe that this legislation does not improve upon the Canadian Aviation Safety Board Act but rather perpetuates and compounds some of the deficiencies of the act.

I will be going over briefly the reasons for opposing the bill, but I would like first, however, to read some extracts from a letter we sent to the Prime Minister on January 6 of this year that outlined our concerns with the problems with the existing board.

The Canadian Air Line Pilots' Association has a long involvement in accident investigation, relating directly to our major objectives of representing pilot interests and promoting flight safety. In 1958 we became the first organization in Canada, government or private, to have trained accident investigators, and we championed the establishment of an independent accident investigation body from the early 1960s until the creation of the Canadian Aviation Safety Board in 1984, following the recommendations of the Dubin Inquiry on Aviation Safety. It is thus a matter of deep concern to us that the public and the aviation community in Canada and abroad is losing confidence in the ability of the CASB to carry out its stated

[Traduction]

brèvement les réserves que nous avons à l'égard du projet de loi et vous expliquer pourquoi notre association est particulièrement compétente en la matière.

L'Association canadienne de pilotes de ligne est l'organisation professionnelle et l'agent de négociation attitré de la vaste majorité des pilotes de ligne professionnels canadiens. Nos grands objectifs sont de représenter les intérêts des pilotes, de promouvoir et de maintenir les normes les plus hautes de sécurité aérienne. Nos membres sont ultimement responsables de par la Loi de la sécurité de quelque 30 millions de passagers par année.

Nous nous sentons autorisés à vous exposer notre point de vue sur la question, parce que l'Association s'est toujours intéressée avant tout à la sécurité aérienne. La division technique et de la sécurité aérienne qui relève de M. Soutendam est dotée d'effectifs complets, et quelque 350 pilotes prennent part, sur une base volontaire, à ses activités. Nous avons 17 comités techniques nationaux spécialisés, et un grand nombre de comités locaux, qui regroupent des experts pilotes dans des domaines très importants du projet de loi, soient les enquêtes sur les accidents, la conception d'aéronefs, l'accréditation, l'analyse du rendement, les facteurs humains, le pilotage d'aéronefs, etc. Voilà pourquoi nous nous sentons compétents en la matière, voire obligés de commenter toutes les questions de sécurité aérienne, comme nous l'avons fait par le passé. En effet, nous avons toujours au cours des ans commenté toutes les lois ayant trait aux enquêtes d'accidents.

C'est donc avec une certaine déception que nous comparaissons devant votre Comité pour nous opposer au projet de loi. Nous croyons que ce dernier n'apporte rien de nouveau à la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, mais ne fait que perpétuer voire accentuer certaines des lacunes de la loi.

J'exposerai brièvement les raisons pour lesquelles nous nous opposons au projet de loi, mais j'aimerais auparavant vous citer des extraits d'une lettre que nous avons envoyée le 6 janvier dernier au premier ministre pour expliquer les difficultés que posait pour nous l'existence du Bureau de la sécurité aérienne.

L'Association canadienne des pilotes de ligne aérienne s'est toujours intéressée aux enquêtes d'accidents, puisque l'un de nos objectifs principaux était de représenter les intérêts des pilotes et de promouvoir la sécurité aérienne. En 1958, nous sommes devenus le premier des organismes canadiens gouvernementaux ou privés, à nous adjoindre des enquêteurs formés en matière d'accidents, et nous nous sommes faits les champions de la mise sur pied d'un organe d'enquête indépendant sur les accidents depuis le début des années 60, jusqu'à la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne en 1984, création qui venait répondre aux recommandations de l'enquête Dubin sur la sécurité aérienne. Voilà pourquoi nous nous inquiétons

[Text]

objective of advancing aviation safety. If the CASB's reports and recommendations are to assist in the elimination or reduction of safety deficiencies, it is essential that its credibility be beyond question. Unfortunately, this is not the case.

While the most expedient course to avoid further dissension within the Board might be to remove the dissenters, this would not answer the fundamental question of why there are such strong differences of opinion. Nor would it re-establish our confidence in the CASB or its successor. Indeed, it may be the very quality of the investigations that is leading to the split on the Board. We must admit a preference for honest dissent over unquestioning acceptance of an unsatisfactory report. Nevertheless, it is clear that the disarray evident within the CASB cannot be allowed to continue, nor can the underlying reasons therefore be permitted to carry over to the proposed multi-modal accident investigation body.

We have received no acknowledgment of this letter.

The Chairman: I should not ask the question without knowing the answer, but the letter you sent to the Prime Minister, did you send it to anyone on the committee? You did not send it to the chairman.

Capt Bindon: No. That letter was sent directly to the Prime Minister.

The Chairman: I think perhaps it would help us if after you have read it that the clerk could have copies made of it.

Mr. Keyes: When was it sent?

Capt Bindon: January 6. We will provide copies to you.

Mr. Benjamin: Did you get an answer?

The Chairman: He said he did not get an answer.

Mr. Keyes: The Prime Minister's Office did not refer the letter either.

Capt Bindon: Air safety in Canada is currently undergoing its closest scrutiny since Mr. Justice Dubin's inquiry in 1981. A new commission of inquiry, in which CALPA is participating fully, has been established to deal with the investigation of the Dryden incident, and a judicial review of the Gander investigation is under way. Further, the Minister of Transport has appointed a blue-ribbon industry-wide task force on aviation matters to examine the safety and efficiency of Canada's national aviation system and its future requirements.

[Translation]

de constater que le public et le monde de l'aviation au Canada et ailleurs ne croit plus en la capacité du Bureau de la sécurité aérienne de mener à bien son objectif premier, soit de promouvoir la sécurité aérienne. Si le Bureau de la sécurité, dans ses rapports et recommandations, doit aider à l'élimination des lacunes en matière de sécurité ou à leur réduction, il est essentiel que sa crédibilité ne soit pas remise en question. Malheureusement, ce n'est pas le cas.

Même si la façon la plus rapide d'éviter des dissensions ultérieures au sein du Bureau de la sécurité, ce soit de supprimer les dissidents, cela ne nous empêcherait pas de nous demander pourquoi il y a de telles divergences d'opinions. Cela ne revaloriserait pas non plus à nos yeux le Bureau de la sécurité aérienne ou son successeur. En fait, c'est peut-être la qualité même des enquêtes qui entraîne la dissension. Pour notre part, nous préférons qu'il y ait honnêtement de la dissension plutôt que de voir accepter les yeux fermés un rapport insatisfaisant. Néanmoins, on ne peut évidemment pas laisser persister le désarroi évident au sein du Bureau de la sécurité aérienne, mais l'on ne peut non plus reporter sur l'organe d'enquête multi-modal que propose le projet de loi les raisons sous-jacentes de ce désarroi.

Nous n'avons reçu aucune réponse à notre lettre.

Le président: Je ne devrais pas poser la question sans savoir la réponse, mais avez-vous envoyé copie de votre lettre au premier ministre à quelqu'un du Comité? Vous ne l'avez certainement pas envoyée au président.

Capt Bindon: Non, nous avons envoyé notre lettre directement au premier ministre.

Le président: Quand vous aurez fini de la lire, pourriez-vous en faire tenir copie au greffier?

M. Keyes: Quand l'avez-vous envoyée?

Capt Bindon: Le 6 janvier. Nous vous en ferons tenir copie.

M. Benjamin: Avez-vous eu une réponse?

Le président: Le témoin a dit qu'il n'en n'avait pas reçue.

M. Keyes: Le Bureau du premier ministre ne nous a pas envoyé non plus copie de la lettre.

Capt Bindon: La sécurité aérienne au Canada fait présentement l'objet d'un examen des plus rigoureux depuis la création de la Commission d'enquête du juge Dubin en 1981. Une nouvelle commission d'enquête, à laquelle prend part de plein droit notre association, vient d'être mise sur pied pour enquêter sur l'accident de Dryden, et on a chargé un juge de revoir les résultats de l'enquête de Gander. En outre, le ministre du Transport a nommé un groupe d'étude dans le monde de l'aviation, au-dessus de tout soupçon, pour étudier la sécurité de l'aviation nationale du Canada et son efficacité, de même que ses besoins futurs.

[Texte]

[Traduction]

• 1015

While at this early point there has been more heat than light shed, it is most likely that some or all of these examinations of Canadian aviation will consider matters pertinent to the structure and methodology of aircraft accident investigation and prevention. CALPA thus feels it would only be prudent to await such reports prior to enacting any new legislation in this respect. We still have in place the CASB; the rail, marine, and pipeline modes still have their investigating bodies; and a commission of inquiry is examining the Dryden accident, so it is not a matter of extreme urgency. We feel that any pertinent recommendations by the aforementioned inquiries coming after new legislation is in place are unlikely to be implemented.

As far as the CASB is concerned, CALPA is not convinced that doing away with it is the right course. Clearly there are serious problems that have led to its almost total lack of credibility, but we feel that in major part these difficulties were due to the personalities of some of the players and possibly their naivety. Replacing the current legislation in order to deal with personnel or administrative problems would appear to be a somewhat drastic and unnecessary move.

CALPA supports in principle the concept of an active role being taken by knowledgeable board members who are not satisfied with a report upon which they are to set their signature. To act merely as a rubber stamp would not be responsible nor would it serve air safety. The fact that there was dissension is an indication that the system of checks and balances is working. Dissent per se is not bad, nor should it necessarily bring into disrepute the body in which it occurs.

The major flaw in the CASB Act and Bill C-2 is that they beg the question of who has the ultimate authority for carrying out the investigations. Is it the director of investigations, a member of the CASB staff, or the board?

The answer we believe lies in the recommendations of Mr. John Sopinka, Queen's Counsel, as he was then, when he states that there should not be a bifurcation between the board and the board. In other words, the Canadian Aviation Safety Board should be a single organization whose purpose is to investigate aviation accidents and incidents and make recommendations to correct any safety deficiencies. Thus the board members' responsibilities are no different from those of the board staff. They should all be working to the same end.

Même si toutes ces études ont, jusqu'à maintenant, fait plus de bruit qu'elles n'ont jeté de la lumière sur la question, il est des plus probables que certaines de ces études, sinon toutes, se pencheront sur la structure et la méthodologie des enquêtes sur les accidents aériens et sur leur prévention. Notre association estime donc beaucoup plus opportun d'attendre la publication de ces rapports avant d'adopter une nouvelle loi. Le Bureau de la sécurité aérienne existe toujours; les organes d'enquête existent toujours dans le domaine du rail, de la marine et des productoducs; une commission d'enquête se penche sur l'accident de Dryden; vous voyez donc que cette loi ne peut être considérée comme urgente. Nous avons l'impression qu'il deviendrait très difficile de mettre en vigueur toute recommandation pertinente qui serait émise par les organes d'enquête que nous venons de mentionner, une fois la nouvelle loi en vigueur.

Quand au Bureau canadien de la sécurité aérienne, nous n'estimons pas judicieux de vous en débarrasser. Il est évident que c'est à cause de graves problèmes, que le Bureau de la sécurité aérienne n'a presque plus de crédibilité; mais nous estimons que ces problèmes étaient dus, en grande partie, à la personnalité de certains des membres du Bureau et peut-être à leur naïveté. Le fait de remplacer cette loi afin de régler des problèmes de personnel ou d'administration semble une mesure sévère et inutile.

Notre association appuie en principe la notion du rôle actif adopté par les membres du Bureau de la sécurité aérienne qui ne seraient pas satisfaits d'un rapport sur lequel ils devraient apposer leur signature. S'ils ne faisaient qu'adopter le rapport les yeux fermés, ils ne seraient pas dignes de confiance et ils n'aideraient en rien la sécurité aérienne. S'il y a eu dissension, c'est que le système de l'équilibre des pouvoirs donne de bons résultats. La différence d'opinion n'est certainement pas mauvaise en soi, et elle ne devrait pas non plus nécessairement jeter le discrédit sur l'organe qui en est la victime.

La grande lacune de la Loi sur le Bureau de la sécurité aérienne et du projet de loi C-2, c'est qu'ils n'indiquent pas clairement qui a la responsabilité suprême de mener les enquêtes. Est-ce le directeur des enquêtes, le personnel du Bureau de la sécurité aérienne, ou le Bureau lui-même?

La réponse, il faut la trouver dans la recommandation de Maître John Sopinka, alors Conseiller de la Reine: il recommandait qu'il n'y ait pas de bifurcation entre le «vrai bureau» et le «bureau». Autrement dit, le Bureau canadien de la sécurité aérienne devait être une organisation unique dont l'objectif serait de procéder à des enquêtes sur les accidents et incidents aéronautiques, et de faire la recommandation qui s'impose pour corriger les lacunes. Ainsi, les responsabilités des membres du Bureau ne différeraient pas de celles de son personnel. Ils auraient tous le même objectif.

[Text]

CALPA believes that the jurisdiction and responsibility should not be divided between the board members and the director of investigations, nor between board members and the chairman. Members of the board should be clearly and collectively in charge, and the director of investigation should be responsible and report to the members of the board as a whole.

Bill C-2 unfortunately proposes to confirm the unnecessary division of responsibilities between the members of the board, the chairman, and the director of investigations. This would continue to vest the administrative power in the hands of the chairman and all real investigative powers in the director of investigations and his staff. We have already seen where this can lead. Mind you, with only four other board members, supposedly collectively knowledgeable about four modes of transport, perhaps the only realistic role that can be expected of them is the one that has been proposed, which is to be little more than policy advisers.

To correct this, we believe the board should act as a single body without any divided jurisdiction enshrined in legislation. We fully support Mr. Justice Sopinka that, as chief executive officer of the board, the chairman should have responsibility for the administration of the board and such powers and duties as are delegated to him by the board.

Elsewhere virtually throughout the proposed legislation, it would be advisable to change "chairman" to "board". This of course presupposes a strong and knowledgeable board. However, Bill C-2 would result in a drastic reduction in aviation expertise on a five-person multimodal board. Collective knowledgeability cannot replace the expertise currently available on the CASB. We understand the desires of other transport modes for their own independent investigative body.

We question the dilution Bill C-2 would cause in the aviation mode, without doubt the one which affects most Canadians and has the most impact. Further, the lack of expertise will render the proposed board powerless to carry out any meaningful review of the investigations, thus stifling potentially valuable dissent, and insulating and protecting the investigators from effective scrutiny, since such a small and necessarily inexperienced board may in self-defence become protective of the investigated staff. Since interested parties to an investigation have access only to board members, they will find themselves with an ineffective interlocutory should they take exception to an investigation or its conclusion.

[Translation]

L'ACPL estime que la compétence et les responsabilités ne devraient pas être partagées entre les membres du Bureau et le directeur des enquêtes, et qui plus est, au sein du Bureau-même entre les membres et le président. Les membres du Bureau devraient être clairement et collectivement responsables, et le directeur des enquêtes devrait relever des membres du Bureau et leur rendre compte.

Le projet de loi C-2 confirme malheureusement le partage inutile des responsabilités entre les membres du Bureau, le président et le directeur des enquêtes; il continue à remettre les pouvoirs administratifs entre les mains du président, et pratiquement tout le véritable pouvoir d'enquête entre les mains du directeur des enquêtes et de son personnel. Nous avons déjà vu où cela peut mener. Sans doute, s'il n'y a que quatre autres membres du Bureau qui sont censés posséder collégialement la compétence voulue dans les quatre modes de transport, on ne peut s'attendre à ce que, si l'on veut être réaliste, ces membres soient à peine rien de plus que des conseillers en matière de politique.

Pour corriger cette situation, nous croyons que les membres du Bureau devraient constituer un tout, sans que la loi consacre un partage des compétences. Nous appuyons sans réserve la recommandation du juge Sopinka selon laquelle le président, à titre de premier dirigeant du Bureau, a la responsabilité de l'administration du Bureau ainsi que les pouvoirs et les fonctions qui lui sont délégués par le Bureau.

Nous pensons aussi que partout dans le projet de loi, il serait judicieux de remplacer le «président» par le «Bureau», dans la mesure, bien sûr, où ce dernier se montre fort et compétent. Mais le projet de loi vise aussi la réduction radicale du nombre d'experts en matière d'aviation, puisqu'il propose la création d'un bureau multidisciplinaire composé de cinq personnes. Une compétence collégiale, quelle qu'elle soit, ne peut remplacer toutes les connaissances que cumule actuellement le Bureau de la sécurité aérienne. Nous comprenons, en ce sens, que les autres modes de transport souhaitent avoir eux aussi leur propre organe indépendant d'enquête.

Nous ne sommes pas d'accord avec cette dilution qu'entraînerait le projet de loi dans le mode de transport aérien, mode qui est sans doute celui qui touche le plus de Canadiens et qui peut avoir les plus graves répercussions. En outre, à cause de l'absence d'experts, le Bureau ne sera pas en mesure d'effectuer une révision valable des enquêtes. Cette situation pourrait servir à étouffer les divergences d'opinions et pourrait avoir comme résultat de protéger les enquêteurs contre un examen rigoureux; en effet, un Bureau à ce point réduit et nécessairement profane, pourrait chercher à se défendre et aurait tendance à protéger le personnel chargé des enquêtes. Par conséquent, les intéressés n'ayant accès qu'aux membres du Bureau, ils devront traiter avec un interlocuteur inefficace, le jour où ils s'inscriront en faux contre les résultats d'une enquête.

[Texte]

We would prefer to see a separate aviation board continue with appropriate amendments to the CASB Act. Failing that, however, the proposed multi-modal board must have a greater number of board members. I do not believe we are alone in that suggestion. We suggest nine—there is no magic to that number—of whom at least three should be knowledgeable of aviation and the chairman a person with a broad transportation background rather than a specialist. As it stands, the board members are being called upon to be independent arbitrators between their investigative staff and other knowledgeable parties but are not being given the tools to do the job.

• 1020

Selection of the board members must also be addressed, for the criteria are not stated and this may have caused problems in the past. We accept the prerogative of the government to appoint members, but in the interests of the board's greater credibility, effectiveness and independence, we suggest that the aviation community in Canada prepare a list of knowledgeable and respected candidates from among whom the Governor in Council would select the aviation members of the board. In the United States, Congress has the power to confirm or deny appointments, a power not available in Canada. We believe that having a list of acceptable candidates would at least allow some input by the parties most interested.

Reverting to the powers of the board but in the same vein of ensuring the mutual acceptability and confidence of people who must work closely together in the vital field of improving safety, we suggest that the board members should have the power to confirm or deny the appointment of the director of investigation as well as to review his performance. The board is after all ultimately responsible for all investigations and the reports and recommendations that flow therefrom. It follows that the board should also have the authority and control over those who produce the reports.

In the two other areas we have a broad conceptual difference with Bill C-2 that I would like to touch on. One is the name of the proposed agency. If its purpose is as avowed in clause 7 to advance transportation safety, then this surely must be reflected in the name. Its ultimate aim is not only in accident investigation but the increased safety that flows from such investigation, so the word safety must appear in the name of the board.

[Traduction]

Nous préférierions un bureau de l'aviation distinct avec un amendement approprié à la Loi sur le Bureau de la sécurité aérienne. Faute de quoi il faudra augmenter le nombre de membres du nouveau bureau multidisciplinaire. Nous ne sommes d'ailleurs pas les seuls à vous suggérer cette modification. Nous vous suggérons un chiffre qui n'a rien de magique, c'est-à-dire neuf membres, dont trois au moins devraient avoir des compétences en aéronautique et dont le président devrait être quelqu'un qui a des connaissances générales du domaine du transport plutôt que des connaissances spécialisées. Dans le projet de loi actuel, on s'attend à ce que les membres du nouveau Bureau jouent le rôle d'arbitre indépendant entre les enquêteurs et les intéressés. Or, ils n'ont pas en main les instruments nécessaires pour bien jouer ce rôle.

Il faudra aussi dresser des critères de sélection des membres du nouveau Bureau, ce que ne prévoit pas le projet de loi et ce qui a peut-être entraîné des difficultés dans le passé. Nous comprenons que le gouvernement puisse s'adjuger la prerogative de nommer des membres, mais si l'on veut que le Bureau ait une plus grande crédibilité, soit plus efficace et plus autonome, nous suggérons que le monde de l'aéronautique du Canada vous prépare une liste de candidats compétents et respectés parmi lesquels le gouverneur en conseil pourrait choisir des membres compétents en aéronautique. Aux États-Unis, après tout, le Congrès a le pouvoir de confirmer ou d'infirmier des nominations, pouvoir qui n'existe pas au Canada. En dressant une liste de candidats acceptables, vous permettriez ainsi aux parties les plus intéressées de prendre part au choix.

Pour revenir aux pouvoirs du Bureau, et pour assurer encore une fois que les intéressés s'acceptent mutuellement et qu'ils s'accordent mutuellement leur confiance puisqu'ils doivent travailler en étroite collaboration dans l'intérêt de la sécurité, nous suggérons que les membres aient le pouvoir de confirmer ou d'infirmier la nomination du directeur des enquêtes et de lui demander des comptes. Après tout, c'est le Bureau qui est le responsable suprême de toutes les enquêtes, de même que des rapports et des recommandations qui en découlent. Il s'ensuit donc que le Bureau devrait être l'autorité ultime qui contrôle ceux qui produisent ces rapports.

J'aimerais maintenant aborder deux autres domaines dans lesquels nous divergeons d'opinions d'un point de vue conceptuel, d'avec le projet de loi C-2. Commençons d'abord par le nom que vous proposez de donner à l'agence. Si, comme le prétend l'article 7, le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports, il me semble que cela devrait se traduire dans son nom. Sa mission ultime est non seulement d'enquêter sur les accidents, mais d'accroître la sécurité qui découlerait de telles enquêtes; vous comprenez que le terme «sécurité» doit paraître dans son nom.

[Text]

The second issue deals with the perception of independence. It is not acceptable that a supposedly independent body authorized to conduct investigations and to make recommendations for safety improvements to the minister of Transport should report to Parliament through the same minister nor that its funding be approved through that minister. The potential for conflict of interest is too apparent. We trust that this time the designated minister through whom the board will report to Parliament will be legislated as a minister other than the minister of Transport, as recommended by Mr. Justice Dubin back in 1981.

We come to the question of is there anything in Bill C-2 that we like. Yes, there is.

The Chairman: This will be the short part of your presentation.

Capt Bindon: Well, we do like some parts of it. There is a requirement in clause 24 that the board shall notify persons who have made representations on a confidential draft report of how the board has disposed of those recommendations. In the past CALPA has made such representations, very extensive ones, and we have seen no result nor have we been advised as to why we were ignored.

Whether, however, CALPA would be considered by the board under subclause 24.(2) to be a person with a direct interest is unclear and needs to be clarified. We believe that in every accident or incident involving air transport aircraft CALPA has a direct interest.

Mr. Justice Sopinka noted in his report that the Minister of Transport should have automatic status in every investigation because transport is in some way involved in every occurrence. Similarly, we suggest that as pilots are involved very directly in every aviation accident or incident, CALPA should have automatic status in all occurrences involving transport aircraft. Although we have recently been afforded observer status at such investigations, it has been at the invitation of the CASB, which we appreciate, but Bill C-2 proposes to continue this invitational status.

We have a major concern with the question of confidentiality under this bill. In clauses 15 and 17, which deal with the co-ordination of investigations, the aforementioned subclause 24.(2), which deals with the confidential report to the minister, clause 25 on interim reports and clauses 28 and 30, which deal with the availability to other parties of in the first case onboard recordings and in the second case statements to investigators—all of these tend to make illusory the notion of confidentiality of statements and recordings to the detriment of full and open investigation for the purposes of remedial action.

[Translation]

Passons, deuxièmement, à l'indépendance du Bureau tel quelle pourrait être perçue. Comment justifier qu'un organe supposément indépendant, autorisé à mener des enquêtes et à émettre des recommandations au ministre des Transports dans un but d'améliorer la sécurité devrait rendre compte au parlement par l'entremise du même ministre, d'une part, et que, d'autre part, ses ressources financières soient approuvées par ce même ministre? Les possibilités qu'il y ait conflit d'intérêts ne sont que trop apparentes. Nous osons espérer que la loi désignera un autre ministre que le ministre des Transports à qui le Bureau rendra des compte au Parlement, comme l'avait recommandé le juge Dubin en 1981.

Vous devez vous demander si le projet de loi nous plaît de quelque façon. En effet, il nous plaît à certains égards.

Le président: Cela ne devrait pas vous prendre trop de temps.

Capt Bindon: Et bien, certaines parties nous plaisent. L'article 24 prévoit que lorsque des observations ont été présentées au Bureau, celui-ci doit notifier les auteurs de la décision qu'il a prise avant de rédiger son rapport définitif. Dans le passé, chaque fois que notre association faisait des observations d'importance, nous ne savions jamais quelle était la décision du Bureau à leur égard, et personne ne nous expliquait pourquoi elles avaient été rejetées.

Toutefois, le paragraphe 24.(2) n'est pas très clair et l'Association se demande si elle serait considérée à ce titre comme une personne qu'on estime être directement intéressée. D'après nous, nous sommes directement intéressés par tout accident ou incident dans lequel serait impliqué un aéronef.

Dans son rapport, le juge Sopinka faisait remarquer que le ministre des Transports devrait être cité automatiquement dans toute enquête étant donné que s'il y a accident, cela suppose d'office qu'il y a eu mode de transport, quel qu'il soit. De la même façon, puisque les pilotes sont impliqués très directement dans tous les accidents ou les incidents d'avion, l'ACPL devrait être citée automatiquement dans toutes les enquêtes d'accidents aériens. Bien que l'on nous ait accordé récemment le statut d'observateurs lors de ces enquêtes, ce le fut à la demande du Bureau de la sécurité aérienne, que nous remercions; mais le projet de loi se propose de perpétuer ce statut d'invité.

La question du secret nous inquiète beaucoup. Dans les articles 15 et 17, qui portent sur la coordination des enquêtes, et dans le paragraphe 24.(2) mentionné plus haut qui porte sur le rapport confidentiel fait au ministre, dans l'article 25 qui traite des rapports provisoires et dans les articles 28 et 30 qui ont trait à l'accessibilité des autres parties aux enregistrements de bord, d'une part, et, d'autre part, aux déclarations faites aux enquêteurs, on semble démentir la notion de «renseignement protégé» dans le cas des déclarations et des enregistrements, au bénéfice d'une enquête ouverte et poussée destinée à apporter des mesures correctives.

[Texte]

We oppose any co-ordinated investigations where the purpose of the investigation is not the same—for example, where one is undertaken to advance safety and another for enforcement purposes.

• 1025

We also oppose any information gained through accident investigation being able to be used in any court proceedings, civil or otherwise. Either we have confidentiality or we do not. If we do not, then the frank disclosure of pertinent information will not be forthcoming.

One final brief comment, Mr. Chairman, deals with the question of allowing investigators to give evidence by affidavit without being compellable witnesses. It is CALPA's position that any affidavit be subject to cross-examination or that it be excluded. Clearly we would prefer to see a separate safety board continue with appropriate amendments. However, in our brief we have made recommendations for the improvement of Bill C-2 and the multi-modal board.

To summarize, if an independent accident investigation board is to achieve its object of advancing transportation safety, it must have the confidence of all segments of the transportation community and the public, displaying a level of competence and integrity that is beyond reproach. The legislation enacting such a board should ensure, first, that the board is unitary with all its members collectively responsible for and with authority over all its activities; second, that the board use all available pertinent expertise avoiding an adversarial relationship with other interested parties to the investigation process; three, the board is clearly divorced from any activities that are not solely for the purpose of advancing safety.

We have added a fourth point, which is not in our brief, Mr. Chairman. It is our strong belief that the board should not mire itself in the pursuit of a probable cause but should list all cause factors and all non-related safety deficiencies discovered in the course of the investigation. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Captain, thank you very much for a very definite and powerful brief. It certainly raises many questions. You were reading from a summary of your brief.

Capt Bindon: Yes.

The Chairman: I wonder if we could get a copy of that too.

[Traduction]

Pourquoi imposer la coordination des enquêtes, lorsque la mission de l'enquête n'est pas la même, par exemple lorsque l'une est menée dans le but de promouvoir la sécurité et l'autre dans le but d'appliquer la loi?

Nous sommes contre également la possibilité d'utiliser dans un tribunal, civil ou autre, toute information recueillie lors d'une enquête sur un accident. Le secret existe-t-il ou non? S'il n'existe pas, on hésitera beaucoup à vous avouer sans crainte des détails qui pourraient être pertinents.

Une dernière observation, monsieur le président, au sujet des preuves données par les enquêteurs par affidavit, sans qu'ils soient contraints à comparaître. L'ACPL est d'avis qu'un tel affidavit devrait faire l'objet d'un contre-interrogatoire, ou être totalement exclu. Bien évidemment, nous préférons que vous apportiez les amendements appropriés à la loi pour permettre à un Bureau de sécurité aérienne distinct de continuer à exister. Cependant, vous trouverez dans notre mémoire des recommandations qui visent, d'après nous, à améliorer le projet de loi et le fonctionnement du Bureau multidisciplinaire.

Je résume: si l'on veut qu'un organe d'enquête sur les accidents autonome puisse véritablement promouvoir la sécurité dans les transports, cet organe doit avoir la confiance de tous les secteurs du monde des transports et du public, de même qu'il doit montrer une grande compétence et une grande intégrité au-delà de tout soupçon. La loi habilitante devrait faire en sorte que ce Bureau forme un tout et que tous ses membres soient collégialement responsables pour toutes ses activités; deuxièmement, le Bureau devrait faire appel à tous les experts disponibles dont il aura besoin en évitant d'avoir une relation d'affrontement avec les autres intéressés au processus d'enquête; troisièmement, le Bureau devrait se départir de toute activité qui n'aurait pas pour mission unique de promouvoir la sécurité.

Nous avons ajouté, monsieur le président, une quatrième observation que vous ne trouverez pas dans notre mémoire. Le Bureau ne devrait pas, nous en sommes convaincus, s'embourber dans la poursuite d'une cause probable, mais devrait plutôt énumérer tous les facteurs et toutes les lacunes accessoires en matière de sécurité qu'il aurait découvertes au cours de son enquête. Merci, monsieur le président.

Le président: Capitaine, je vous remercie d'un mémoire très catégorique et péremptoire qui soulève de nombreuses questions. Vous nous avez lu un résumé de votre mémoire?

Capt Bindon: Oui.

Le président: Pourriez-vous nous en faire tenir copie?

[Text]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I join you in welcoming Captain Bindon, Mr. Keenan, and Mr. Soutendam to this committee.

Your brief is certainly welcome, in that it is a departure from the briefs of most of the witnesses we have heard, who have talked about rather minor changes to Bill C-2. In fact, we have nearly had a litany of endorsements of it, including one a moment ago by those who drafted it. So I am very pleased to see you here today, because I think it will cause the committee to think seriously about this bill.

You have given us so much material that it is difficult to know where to begin. But let me begin with the very relevant remarks you made regarding the reality we have in the case of Dryden with a full commission of inquiry. Who knows when the report on that will come out? With a commission of inquiry, it may be six months or it could theoretically be a year, I suppose. Certainly in the case of Gander, the judicial review being done by Justice Estey is due at least for the minister on June 27. Are you suggesting to this committee that in fact we ought not to be considering a bill establishing a multi-modal agency until such time as we know the findings of one or both of these exercises?

Capt Bindon: Whether you consider it or not, I think is up to the committee, but we think it is incorrect to pass legislation with the unlikelihood of changes occurring to it in the near future when that information could be available to us in the near term.

Mr. Tobin: One of the propositions put to this committee by the Minister of State for Transport, the Hon. Shirley Martin, when she appeared before us at one of our first meetings was that the government regarded the current situation as somewhat of a crisis. You yourself talked about the importance of having a board that not only functions well but is perceived to be functioning well, with credibility. The government's intention or desire was to have this legislation, Bill C-2, passed by the end of June.

Ultimately it is up to the committee as to when the bill will actually pass, but certainly that is the government's timetable. I think the committee is moving at a fairly brisk pace in its deliberations. Do you think there is a crisis out there and a need to have a new agency in place quickly? Let us assume for a moment that the agency more closely reflects the kind of recommendations you make.

Capt Bindon: There was a crisis of credibility. I think that has been addressed by the process of the judicial inquiries. We certainly encourage, if there are any future serious accidents, certainly with loss of life, that a judicial inquiry would conduct the investigation, that until the credibility problem is solved and until the act is correct, those investigations not be the responsibility of the existing CASB.

[Translation]

M. Tobin: Monsieur le président, je souhaite la bienvenue au capitaine Bindon et à messieurs Keenan et Soutendam.

Votre mémoire est très intéressant en ce qu'il se distingue de la plupart des autres qui ne nous ont proposé que des modifications mineures au projet de loi. En fait, ce que nous avons entendu, c'est plutôt une litanie d'approbations, y inclus, tout à l'heure, de la part de ceux qui l'ont rédigé. Nous sommes donc très heureux de vous accueillir, vous qui nous ferez réfléchir sérieusement.

Vous nous avez tellement donné matière à réfléchir qu'il m'est difficile de savoir par où commencer. J'ai trouvé très pertinentes vos observations au sujet de la commission d'enquête sur l'accident de Dryden. Qui sait quand le rapport sera publié? Dans le cas des commissions d'enquête, cela peut prendre de six mois à un an, en théorie. Dans le cas de Gander, l'examen du juge Estey est censé être remis au ministre le 27 juin. Nous suggérez-vous d'attendre les conclusions de l'une ou l'autre de ces commissions de révision, ou les deux, avant d'étudier un projet de loi visant la création d'une agence multimodale?

Capt Bindon: C'est au Comité de décider, mais il nous semble illogique d'adopter un projet de loi, si vous avez l'intention de n'y apporter aucune modification d'ici peu et surtout si les conclusions des enquêtes peuvent nous être dévoilées dans un avenir rapproché.

M. Tobin: L'hon. Shirley Martin, ministre d'État des transports, nous a dit lorsqu'elle a comparu à l'une de nos premières séances, que le gouvernement considérait la situation actuelle un peu comme en état de crise. Vous avez parlé vous-même de l'importance de créer un Bureau qui non seulement fonctionne bien mais qui ait aussi toute l'apparence de bien fonctionner et qui ait toute crédibilité. Le gouvernement avait donc l'intention de faire adopter ce projet de loi avant la fin de juin.

C'est évidemment le Comité qui décidera du moment où il jugera bon d'adopter le projet de loi, mais cela répond quand même à l'échéancier que s'est fixé le gouvernement. Il me semble que le Comité avance à grands pas dans ses délibérations. Pensez-vous vraiment que le monde du transport soit en état de crise et qu'il soit nécessaire de créer rapidement un nouvel organe, en supposant que celui-ci soit modifié de façon à davantage respecter vos recommandations?

Capt Bindon: En ce qui concerne la crédibilité, il y avait certainement une crise. Mais le gouvernement y a répondu en instituant sur pied des enquêtes judiciaires. S'il y a d'autres accidents graves, et certainement s'il y a une perte de vie, nous croyons qu'une enquête judiciaire devrait être menée. Ces enquêtes ne devraient pas être la responsabilité du BCSA existant jusqu'à ce que le problème de crédibilité soit résolu et la loi modifiée.

[Texte]

[Traduction]

• 1030

Mr. Tobin: In short, you are telling us that from CALPA's point of view this committee can afford to wait, I suppose at the very least, for the result of the review in Gander and take into consideration whatever information may be forthcoming from that before we proceed. The Gander report is not due until June 27. Parliament adjourns on June 28. The government would like this bill passed before Parliament adjourns for the summer.

Capt Bindon: I am aware of that; and yes, I agree that it should wait.

Mr. Tobin: It seems to me that the primary area of consideration for members of this committee with respect to Bill C-2 is the whole question of the division of responsibilities among the chairman, the director of investigation, and the board members. You have addressed that. It could not be clearer in your presentation.

We have had a litany of witnesses—starting with Mr. Thorneycroft, the current chairman, Mr. Deschênes, a former chairman, and others—who have come and said that the current make-up, the division of responsibilities—it is spelled out in Bill C-2—the power that is afforded the chairman—and it is dramatic power—the power that is given to the director of investigation, all of that is fine, because we are going to avoid conflict in future.

Some critics might suggest that the bill is designed to eliminate the perception of conflict, of problems, the political fall-out of that kind of division, and is not designed necessarily to give us the... I should not say anybody is being deliberately or knowingly irresponsible in the design of this bill; I would not want to suggest it. But some critics are concerned that, in dividing the powers in the way it has been done, we will never again have anybody dissent, but we may not have the best board. Do you share that view?

Capt Bindon: Yes, I do. As I stated, I think the dissent itself was not bad. Perhaps the way it was handled, what it cost to the credibility of the board, is clearly a serious problem that has to be addressed, but dissent is not bad. When we send out draft reports for review, we comment and we dissent, and that is a good process.

Mr. Tobin: When you say that the way it was handled was perhaps the problem, what do you mean? To what are you referring, the public dissent, the continuing division?

Capt Bindon: Also, the separation, where the "board board" and the board were not all one entity working toward the same end, perhaps caused frustration amongst certain board members in how they dealt with the dissent, how they dealt with their positions on the investigation. That is why we think it should be all one thing with total responsibility. By separating them, you almost create the impression of a tribunal type of approach to it, almost the same as a judicial inquiry, but you are putting people on

M. Tobin: Autrement dit, du point de vue de l'ACPL, notre Comité peut se permettre d'attendre au moins les résultats de l'examen de l'accident de Gander avant d'agir. Le rapport sur Gander doit être présenté le 27 juin et le Parlement ajourne le 28. Le gouvernement aimerait faire adopter ce projet de loi avant le congé d'été.

Capt Bindon: Je sais, mais je crois quand même qu'il devrait attendre.

M. Tobin: Il me semble que les membres du Comité doivent s'intéresser en premier lieu, en ce qui a trait au projet de loi C-2, au partage de responsabilités entre le président, le directeur des enquêtes et les membres du Bureau. Vous avez abordé la question de façon très claire.

Toute une série de témoins—à commencer par M. Thorneycroft, le président actuel, M. Deschênes, un ancien président et d'autres—sont venus nous dire que la répartition des responsabilités énoncée dans le projet de loi C-2 entre le président—qui détient de grands pouvoirs—et le directeur des enquêtes leur convient tout à fait parce que cela permettra d'éviter tout conflit à l'avenir.

D'aucuns pourraient prétendre que le projet de loi vise à supprimer toute idée de conflit, à éviter les retombées politiques de ce genre de scission. Je ne veux pas dire que qui que ce soit a conçu délibérément ce projet de loi de façon irresponsable. Toutefois certaines personnes estiment qu'en répartissant les pouvoirs de cette façon, il n'y aura plus jamais de dissension, mais nous n'aurons peut-être pas le meilleur Bureau. Qu'en pensez-vous?

Capt Bindon: Je suis d'accord. Comme je l'ai déjà dit, la dissension en elle-même n'était pas mauvaise, mais c'est la façon dont elle a entaché la crédibilité du Bureau qui a posé des difficultés et c'est un problème grave qu'il faut résoudre. Mais lorsqu'on envoie des projets de rapport pour examen, il y a des commentaires et des dissensions, et c'est un processus utile.

M. Tobin: Quand vous dites que c'est la façon dont on a réagi qui a posé des difficultés, que voulez-vous dire au juste? Faites-vous allusion à la dissension qui a été rendue publique, à la scission?

Capt Bindon: Et aussi, étant donné la séparation par laquelle le «vrai Bureau» et le «Bureau» n'était pas une même entité travaillant dans le même but, certains membres du Bureau ont dû ressentir un sentiment de frustration à l'égard de leur dissension et de leur position par rapport à l'enquête. C'est pourquoi nous pensons qu'il devrait y avoir une seule entité partageant toutes les responsabilités. En les répartissant, on donne presque l'impression qu'il s'agit d'un tribunal, mais on nomme au

[Text]

the board who are trained in investigation and in transportation; they are not adjudicators.

Mr. Tobin: Captain Bindon, you should be aware that Mr. Thorneycroft and others have referred to this as a matter of philosophy. What you are talking about is a board that collectively has responsibility and powers and no division of powers, and you are talking about having people on the board who have transportation expertise. Mr. Thorneycroft told this committee clearly that the criterion is not necessarily to have people who have transportation expertise, but to have people who are mature—I think that was one of the words—reasonable, able to get along. Those kinds of characteristics were more important than having transportation expertise. Do you agree with that?

Capt Bindon: No, I do not.

Mr. Tobin: Why not? I know I am leading the witness, but I am giving you an opportunity to reiterate your views.

Capt Bindon: We come back to the reason for dissent. Certainly if no one knows anything about the subject they are dealing with, it is going to be very difficult.

Mr. Tobin: But there will be no dissent, Captain Bindon. The public will not be upset.

Capt Bindon: That is right. The public will not be upset, and nobody else will be upset, and we will not advance aviation safety. We will be upset.

The Chairman: You are totally against the concept of a multi-modal board. You want to keep it the way it is, as an agency for air, with the other modes having their investigation.

Capt Bindon: Yes, we do. But accepting the fact that there may be a multi-modal board, we say that multi-modal board must be able to operate effectively, and therefore it must have enough members and it must have aviation expertise. In fact, those board members must all be part of the... The total board, right down to the secretary, up to the chairman of the board, are all part of the Canadian Transport Safety Board—let us just throw that name out.

• 1035

Mr. Tobin: It is clear that captain of the CALPA would like to see a form of CASB retained amended, but I think it is also clear that CALPA recognizes that a multi-modal board is the wave of the future—at least it appears to be in terms of the government's prerogative. I think they have endorsed reluctantly the concept with a different make-up in terms of the division of powers—or rather they should... Can you demonstrate for us in your own mind by way of some kind of example, what is wrong with the chairman having the powers as prescribed in C-2? What is wrong with the director of investigations and the board having the kind of power as prescribed? Can you give us an example of where you think this kind of set-up is not going to promote the cause of safety?

[Translation]

Bureau des gens ayant l'expérience des enquêtes et des transports, qui ne sont pas des arbitres.

M. Tobin: Capitaine Bindon, vous devriez savoir que M. Thorneycroft et d'autres en ont parlé du point de vue du principe. Vous suggérez la création d'un Bureau qui ait collectivement toutes les responsabilités et pouvoirs sans partage, et vous dites que les membres du Bureau doivent être experts en matière de transport. M. Thorneycroft nous a dit clairement que ce n'était pas un critère important, qu'il fallait plutôt rechercher des gens mûrs—je pense que c'est bien le terme qu'il a utilisé—raisonnables et qu'il fallait travailler en équipe. Pour lui ces qualités étaient plus importantes que la connaissance du domaine des transports. Êtes-vous d'accord?

Capt Bindon: Non.

M. Tobin: Pourquoi? Je sais que mes questions sont tendancieuses, mais je vous donne l'occasion de réitérer vos points de vue.

Capt Bindon: Cela nous ramène à la raison pour laquelle il y a dissension. Si personne ne connaît le domaine dont il est saisi, ce sera très difficile.

M. Tobin: Mais il n'y aura pas de dissension, capitaine Bindon, la population ne sera pas dérangée.

Capt Bindon: C'est exact. Ni la population ni personne d'autre, mais nous ne ferons rien pour la sécurité du transport aérien. Et c'est nous qui serons dérangés.

Le président: Vous êtes tout à fait contre l'idée d'un bureau multi-modal. Vous voulez le conserver tel quel, comme organisme s'occupant du transport aérien, et confier les autres mode de transport à d'autres.

Capt Bindon: Oui. Mais en reconnaissant que ce bureau multi-modal sera peut-être mis sur pied, nous disons qu'il doit être capable de fonctionner efficacement et par conséquent être composé d'un nombre suffisant de membres connaissant assez bien le domaine de l'aviation. En fait, ces membres doivent tous faire partie du... Le bureau en entier, de la secrétaire au président, fait partie du Bureau canadien de la sécurité des transports, appelons-le comme cela.

M. Tobin: Il est clair que le témoin de l'ACPL souhaiterait que l'on conserve une version modifiée du BCSA, mais il est aussi évident que l'ACPL reconnaît qu'un bureau multi-modal est la voie de l'avenir—du moins du point de vue du gouvernement. Il a accepté ce concept à contrecoeur en proposant un partage des pouvoirs différents. Pouvez-vous nous illustrer concrètement pourquoi le président ne devrait pas avoir les pouvoirs énoncés dans le projet de loi C-2? Pourquoi le directeur des enquêtes et le bureau ne devraient-ils pas avoir les pouvoirs qui leur sont conférés? Pouvez-vous nous donner un exemple précis de la façon dont ce partage nuira à la promotion de la sécurité?

[Texte]

Capt Bindon: I am going to ask Mr. Keenan to answer that, just so maybe you get it expressed in a different way this time.

Mr. Tobin: I want some tangible example of where it falls down.

Mr. John Keenan (General Counsel, Canadian Airline Pilots Association): I think that having the chairman have substantial administrative powers and in effect have all the powers over the director of investigation and giving the director of investigation the exclusive jurisdiction over the nuts and bolts of the investigation would in effect perpetuate the bifurcation we have seen in the board over the Gander incident and other incidents. It would insulate the investigative process from the review process by the board members themselves, and would give them the role of purely a rubber stamp. As Mr. Justice Sopinka said in his report, there would be no meaningful review of the work of the investigators in such a case. And given the fact that the interested parties, such as CALPA, such as the air carriers, have to deal with the board members when they make their recommendation, they would in effect be dealing with the wrong interlocutory. They would be dealing with a relatively powerless board that makes general policies but does not get involved in the actual investigation with which the parties are interested.

Mr. Tobin: It is interesting that we have had this description of what the problem is, because Mr. Thorneycroft and others have said that in fact—again, going back to this philosophical division—the board is there, if you want, almost as an adjudicator: somebody who, having seen the work of the investigators, having heard the comments of interested parties, will then determine whether or not the investigation was correct or whether or not the interested parties have valid points to make. Therefore, that is why it is necessary that the board members themselves not be directly involved in the investigations, because they are there to be... I should not say disinterested, but an objective collective bit of wisdom that will determine whether or not the investigators have properly done their work. Do you think that is possible for it to work that way?

Mr. Keenan: We disagree with the concept of the board members being adjudicators and being separate from the investigative function. We see the board as being—or that it should be—a unitary board whose function, from the chairman to all the board members down to the receptionist, is to investigate accidents for the purpose of preventing the next accident. There is no adjudicative function there.

Capt Bindon: Nor should there be an adversarial function between the staff level and the board level, which with the separation seems to exist.

Mr. Tobin: Okay. Another area: the size of the board. Current make-up envisages a director per mode, two in the case of air. Again in your recommendations you have said that kind of division along modal lines is not something you would subscribe to. You have also

[Traduction]

Capt Bindon: Je demanderai à M. Keenan de vous répondre; la question sera abordée sous un angle différent.

M. Tobin: Je voudrais un exemple concret de ce qui n'irait pas.

M. John Keenan (conseiller général, Association canadienne des pilotes de lignes): Étant donné que le président a d'énormes pouvoirs administratifs et qu'il détient en fait tous les pouvoirs sur le directeur des enquêtes et que ce dernier a compétence exclusive en ce qui a trait au déroulement de l'enquête en tant que telle, on ne fait que perpétuer la bifurcation que nous avons pu constater au sein du bureau au sujet de l'accident de Gander et d'autres. Le processus d'enquête serait ainsi isolé du processus d'examen entrepris par les membres du bureau eux-mêmes, et leur rôle se résumerait à approuver sans discussion. Comme le Juge Sopinka l'a déclaré dans son rapport, il n'y aurait dans ce cas aucun examen réel du travail des enquêteurs. Et vu que les parties intéressées, comme l'ACPL ou les transporteurs aériens doivent présenter leurs recommandations aux membres du bureau, ils traiteraient en fait avec le mauvais interlocuteur. Ils s'adresseraient à un bureau plus ou moins impuissant chargé d'élaborer les politiques de façon générale, mais ne participant pas aux enquêtes elles-mêmes.

M. Tobin: C'est une description intéressante du problème, car M. Thorneycroft et d'autres ont déclaré qu'en fait le bureau était ni plus ni moins un arbitre, qu'après avoir vu le travail des enquêteurs et entendu les commentaires des parties intéressées, il décidera si l'enquête a été bien menée ou non ou si les parties intéressées ont des remarques valables à faire valoir. C'est pour cette raison que les membres du bureau ne doivent pas intervenir eux-mêmes directement dans les enquêtes, étant donné qu'ils se doivent d'être non pas désintéressés, mais assez objectifs pour juger du travail des enquêteurs. Croyez-vous que le bureau puisse fonctionner de cette façon?

M. Keenan: Nous ne sommes pas d'accord pour que les membres du bureau soient des arbitres devant rester à l'écart des enquêtes. Nous concevons le bureau comme une seule entité—du président aux membres du bureau et à la réceptionniste—dont la fonction est de faire enquête sur les accidents afin d'éviter qu'il y en ait d'autres. Il n'y a là rien à juger.

Capt Bindon: Le personnel et le bureau ne devraient pas non plus être de différents côtés de la barrière, comme la séparation semble l'indiquer.

M. Tobin: Très bien. Un autre aspect: La dimension du bureau. On envisage pour l'instant un directeur par mode, deux dans le cas du transport aérien. Vous dites aussi dans votre mémoire que vous n'approuvez pas non plus la division par mode de transport. Vous

[Text]

questioned the size of the board, recommended that there be at least nine. I and members from all parties have repeatedly asked witnesses: what about the size of this board? Can a board of this size handling all modes properly facilitate the workload that is going to be there given a multi-modal approach? And again many witnesses, albeit those who currently are involved in investigations, have said there is no problem; there is nothing to be concerned about. Why do you recommend nine members versus—

Capt Bindon: Well, first on the comment about modes itself, and I will set aside the fact that we would like to keep a totally separate Canadian Aviation Safety Board at the present time. Speaking only of the multi-modal board, we certainly are not suggesting that there be one director of investigations that deals with all accidents. The second-best I guess is that at least at the investigative level there be separation within the board. We have no problem with a director of investigations for air, a director of investigations for rail, and staff expertise in that area.

• 1040

Mr. Tobin: But what about the board members themselves?

Capt Bindon: Now, when we come to the board members, we simply feel that there is not enough aviation expertise or rail expertise, for that matter, on a board that is that small, particularly if you accept our premise that there should be no separation, that they should not be adjudicators but should be responsible for the whole investigative function. A few people on the board have to have knowledge in aviation and knowledge in the other modes. It follows that you have to expand the number on the board.

Mr. Angus: Captain Bindon, gentlemen, welcome back to the transport committee. We always appreciate your very thoughtful briefs. You are the only body that has come before us and said do not proceed with Bill C-2, scrap it. I think everybody else has accepted the reality that we are into a multi-modal board. The question is, how do we make it work to meet with your concerns?

I have a number of questions for you. You used some phraseology in response to Mr. Tobin's questioning that might lead some people to believe you see an individual board member actually participating in an investigation. Is that your intention? Or do you see the board providing collective direction to the director of investigations?

Capt Bindon: There is nothing inherently wrong with a member of the board being in the field, but if you are going to have someone in the smoking hole, or someone out kicking tires at an accident investigation site, presumably you send an expert on kicking tires, or digging in smoking holes. But there should not be a point

[Translation]

recommandez également qu'il y ait au moins neuf membres. Personnellement et des représentants de tous les partis en ont fait autant, j'ai demandé à plusieurs reprises aux témoins ce qu'ils pensaient de la dimension du bureau, ce bureau pourra faire face à la charge de travail qui lui incombera avec une démarche multi-modale? Bon nombre de témoins, sauf ceux qui s'occupent actuellement d'enquêtes, ont encore une fois déclaré que cela ne posait aucune difficulté. Pourquoi recommandez-vous neuf membres plutôt. . .

Capt Bindon: Premièrement, j'oublierai pour l'instant que nous préfererions conserver un bureau canadien de la sécurité aérienne tout à fait distinct. Pour ce qui est du bureau multi-modal, nous ne proposons certainement pas qu'un seul directeur des enquêtes s'occupe de tous les accidents. Si l'on accepte cette deuxième possibilité, il doit y avoir partage des responsabilités au moins au niveau des enquêtes. Nous ne nous opposons pas à ce qu'il y ait un directeur des enquêtes pour le transport aérien, un autre pour le transport ferroviaire, et du personnel connaissant ces différents domaines.

M. Tobin: Mais qu'en serait-il des membres du bureau eux-mêmes?

Capt Bindon: Pour ce qui est des membres du bureau eux-mêmes, nous croyons simplement qu'ils ne pourront pas connaître suffisamment les différents domaines en étant si peu nombreux, surtout si l'on accepte notre hypothèse selon laquelle il ne doit y avoir aucune séparation et qu'ils doivent être responsables de tous les aspects de l'enquête. Certains membres du bureau doivent connaître le transport aérien, et d'autres les autres modes de transport. Il s'ensuit logiquement qu'il faut augmenter le nombre de membres.

M. Angus: Capitaine Bindon, messieurs, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au Comité des transports. Nous vous sommes toujours reconnaissants de nous présenter des mémoires très fouillés. Vous êtes le seul groupe qui nous ait recommandé d'abandonner le projet de loi C-2. Tous les autres ont accepté qu'un bureau multimodal était inévitable. Il faut maintenant se demander comment l'organiser de façon à dissiper vos préoccupations.

J'ai quelques questions à vous poser. En réponse à M. Tobin, vous avez utilisé certains termes qui pourraient porter à croire que d'après vous un membre du bureau pourrait lui-même participer directement à une enquête. Est-ce bien ce que vous voulez dire? Ou voyez-vous plutôt le bureau comme une entité conseillant collectivement le directeur des enquêtes?

Capt Bindon: Il n'y a rien de mauvais en soi à ce qu'un membre du bureau soit sur le terrain, mais si quelqu'un doit fouiller les décombres ou vérifier l'état des pneus sur les lieux de l'accident, on envoie d'habitude un expert de ce genre de chose. Mais il ne faudrait pas qu'on puisse lui interdire d'y être s'il a la responsabilité. Je ne vois pas

[Texte]

in the structure where you say that man cannot be there; that is, if he has the responsibility. I see no reason why he would want to be there if he has qualified investigative staff to do the job for him. But they should be delegated from the board to go out and do that job.

Mr. Angus: So do you actually see a board member on site, providing specific direction to investigators?

Capt Bindon: No. I do not think that would be an efficient way to operate. What I am saying is that there should be nothing in the legislation to prevent the board from deciding they would be on site. But there would be no logical reason for them to be there.

Mr. Benjamin: They could be observers.

Mr. Angus: In terms of the size of the board, you have made a suggestion in effect that at least three should have aviation experience. Subclause 12.(2) deals with quorum and says that a quorum is two. However, there is nothing to require that one of those two have any expertise in the mode that is being investigated. Obviously, you would prefer that a larger group deal with aviation. Would you find it acceptable that we make a requirement that if the board is going to meet on an aviation matter, at least one, if not two, of that panel has aviation expertise?

Capt Bindon: Yes. Our request for a larger number of board members is based on the fact that we want some aviation experts. We say nine, not because we want nine aviation experts—we are realists. We want three aviation experts. I guess we would be satisfied with a total board made up of three people if they were all aviation experts, but I suggest that some of the other modes might question that.

Mr. Benjamin: That is not going to fly.

Capt Bindon: No, not likely. With regard to the quorum, I think it would be very unwise to review aviation accidents without at least some of the aviation experts present. It becomes a question of whether it is necessary to enshrine that in the legislation or if the legislation does provide that the board will set up its own operation procedures. It would seem to me that a by-law of the board that requires them to be there would be—I would trust them to make those rules.

Mr. Angus: Under the scenario that is envisaged by this proposed act, two people could review an accident and make a decision. There is no provision for going to the full board with recommendations—in other words, using the smaller group to act as a clearing-house.

• 1045

[Traduction]

pourquoi il voudrait y être s'il dispose du personnel compétent pour faire enquête à sa place. Mais c'est le bureau qui devrait envoyer ses experts.

M. Angus: Vous envisagez donc vraiment qu'un membre du bureau pourrait être sur place et donner des instructions précises aux enquêteurs?

Capt Bindon: Non. Je ne pense pas que ce serait efficace. Je dis qu'aucune disposition de la loi ne devrait empêcher les membres du bureau de décider de se rendre sur place. Mais cela ne leur serait d'aucune utilité en pratique.

M. Benjamin: Ils pourraient être observateurs.

M. Angus: D'autre part, vous dites qu'au moins trois membres du bureau devraient avoir de l'expérience en aviation. Le paragraphe 12.(2) stipule que le quorum est de deux membres. Toutefois, rien n'exige qu'un de ces deux membres ait quelque connaissance que ce soit du mode de transport faisant l'objet d'une enquête. Vous préféreriez évidemment qu'un plus grand nombre de membres s'occupe de l'aviation. Serait-il acceptable que nous exigions qu'au moins un, si ce n'est les deux, membre du panel se réunissant au sujet d'un problème touchant l'aviation ait des connaissances en la matière?

Capt Bindon: Oui. Nous demandons justement d'augmenter le nombre de membres pour avoir un certain nombre d'experts en aviation. Nous ne voulons pas nécessairement neuf experts en aviation, nous sommes réalistes, nous en voulons trois. Je suppose que nous accepterions que le bureau ne soit composé que de trois membres s'ils étaient tous experts en aviation, mais je pense que les représentants des autres modes de transport y trouveraient à redire.

M. Benjamin: Ils ne l'accepteraient jamais.

Capt Bindon: C'est fort probable. En ce qui a trait au quorum, il serait très mal avisé de se pencher sur des accidents d'avion en l'absence d'au moins un expert en aviation. Il s'agit de savoir s'il faut le stipuler dans la loi ou si la loi permet déjà au bureau de choisir ses propres procédures de fonctionnement. Il me semble que le bureau pourrait lui-même adopter un règlement en ce sens.

M. Angus: Selon ce que stipule le projet de loi, deux personnes pourraient se pencher sur un accident et rendre une décision. On ne prévoit pas qu'il fasse des recommandations au bureau—autrement dit, que ce groupe restreint fasse du défrichage.

Should any decisions to be made in terms of recommendations or issuing a report be done by the full board or just a partial board?

Les décisions à prendre en matière de recommandations ou de publication d'un rapport devraient-elles être prises par le bureau en entier ou par un bureau restreint?

[Text]

Mr. Keenan: One of our fears, if there are few people with expertise in a particular mode, is that the board will become defensive and protective of the director of investigation and of the investigative staff. We would prefer to see the entire board review final recommendations and put their final stamp on a particular report—particularly in the area of recommendations, because we actually see that the most important task the board would have is to make safety-related recommendations. We would prefer to see the full board do that.

Mr. Angus: Clause 7 states that the object of the board is to advance transportation safety, and it says “in order to make findings as to their causes and contributing factors”. You indicated in your opening remarks that you would prefer to see, in effect, a list of probable causes.

Let me give you a scenario where one of the probable causes might be defined as pilot error, a phrase that is used more often than not. In a scenario where a pilot has made a decision to rush procedures in order to meet on-time performance requirements of the company, the employer, it could be put down to pilot error or pilot judgment without going beyond the environment the pilot was placed in.

How far do you think the board should go in terms of listing the probable causes? Is it the obvious, or is it the invisible?

Capt Bindon: First just to correct the semantics on the words, “probable causes” is the wording we do not like, because it tends to zero in on trying to find the single cause—the great detective approach that “the butler did it”—as opposed to looking at all the things that led up to this accident.

We have opposed the term “pilot error” for many years—not because it singles out and says the pilot was wrong, but because it does not identify the causes. If there is a pilot error, then the investigation must go further. Why did the pilot make the error? Was it a result of training? Was it a result of the equipment he was provided with? Was it as a result of the type of operations the company is doing? All of those are causal factors leading up to the accident.

Some of the findings may not even relate directly to the specific accident you are dealing with. You may find that there are safety-related deficiencies that cannot be identified as leading to this accident but that certainly have an effect on the overall safety and the potential for another accident. They should also be included in an investigation.

Mr. Angus: What has CALPA’s experience been with the Canadian Aviation Safety Board in terms of really going to the root of the problem?

Capt Bindon: At some time in the past, probably a couple of years ago, there seemed to be a clear change of direction or a clear decision that they would find a

[Translation]

M. Keenan: Si peu de membres connaissent un mode donné, nous craignons que le bureau ne protège trop son directeur des enquêtes et son personnel. Nous préférierions que le bureau en entier se penche sur les recommandations finales et approuve le rapport, car d’après nous la tâche la plus importante du bureau serait de faire des recommandations au sujet de la sécurité. Il vaudrait mieux que le bureau en entier le fasse.

M. Angus: L’article 7 stipule que le bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports et il ajoute «afin d’en dégager les causes et les facteurs». Vous avez dit au début que vous préféreriez voir en fait une liste des causes probables.

Supposons qu’une des causes probables soit une erreur de pilotage, expression qu’on entend souvent. S’il s’agit d’un pilote qui a décidé de hâter les procédures pour satisfaire aux exigences de son employeur du point de vue de la ponctualité, on pourrait parler d’erreur de pilotage sans s’intéresser aux circonstances entourant son geste.

Jusqu’où le bureau devrait-il d’après vous chercher à dresser une liste des causes probables? Doit-il s’en tenir aux causes évidentes ou rechercher aussi les causes invisibles?

Capt Bindon: Tout d’abord, pour faire une correction, nous n’aimons pas l’expression «causes probables» parce qu’elles portent à chercher une seule cause—comme le détective cherche le coupable—plutôt que de se pencher sur tous les éléments qui ont mené à un accident.

Nous nous opposons à l’expression «erreur de pilotage» depuis des années non pas parce qu’on blâme ainsi le pilote, mais parce qu’on évite de préciser les causes. S’il y a eu erreur de pilotage, l’enquête doit alors aller plus loin. Pourquoi le pilote a-t-il fait cette erreur? Par manque de formation? A cause de l’équipement qu’on lui a fourni? A cause du genre d’activités de sa compagnie? Ce sont tous des facteurs ayant causé l’accident.

Il se peut que certaines conclusions ne soient même pas reliées directement à l’accident sur lequel on fait enquête. On peut se rendre compte que certaines lacunes du point de vue de la sécurité n’ont pas peut-être pas causé directement l’accident, mais peuvent certainement nuire à la sécurité de façon générale et accroître les risques qu’un autre accident ne se produise. Elles devraient aussi faire partie de l’enquête.

M. Angus: D’après l’expérience de votre association, le Bureau canadien de la sécurité aérienne parvient-il vraiment à retracer l’origine du problème?

Capt Bindon: Il y a quelques années, on semblait nettement avoir décidé de trouver la cause probable. Bien que le rapport dresse la liste des autres conclusions, si

[Texte]

probable cause. Although they list other findings, if you refer to the Gander accident for a minute, how many people remember all the other findings that were on there that related to the weight that was calculated for the passengers and a number of other findings, all safety related? No one remembers that. It was zeroed in on: it was ice on the airframe. That is the only thing anybody remembers. Therefore the potential for addressing the whole safety issue was lost.

Mr. Angus: A final question, probably to Mr. Soutendam. It is my understanding that CALPA has gone through an extensive program with its membership, that you have actually a number of people who are trained investigators of aviation incidents and accidents. Based on that knowledge and the knowledge of your members, how would you assess the quality of the investigative staff that the Canadian Aviation Safety Board sends out into the field?

• 1050

Capt Bindon: They cannot possibly be expert in all areas. That is why we stress that they should use all available expertise. An investigator with the CASB may be more highly trained as an investigator, but he is unlikely to have the same level of flying experience, certainly not current flying experience on that type of aircraft, whereas an organization like ours provides someone who is a trained accident investigator—he may not spend as much time investigating accidents, but he is a trained accident investigator—and he has that operational expertise.

If we go to other areas such as maintenance, aerodynamics, the same things apply. Certainly some of the manufacturers are more capable and have more expertise in stripping down an engine than the CASB could possibly provide. It just would not be cost-effective to have the expertise on every type of engine, every type of airplane, available to them. But that expertise is readily available. There does tend to be an adversarial relationship between the interested parties, because some of the interested parties are there for very vested interests dealing with litigation. But that expertise is available and they should be using it. That is not a criticism of their ability to do the job. It is simply that they cannot be all things to all people.

Mr. Angus: Are you saying there are generalists and there are others available who have a higher individualistic specialty that could be called on?

Capt Bindon: They are specialists in investigative techniques, and they have some specialists in particular disciplines. But there are certainly a lot of areas where by necessity they have to be generalists. They can call on the experts.

Mr. Angus: Have they been part of the problem, though, in what has happened at the board level?

Capt Bindon: Do you mean the fact that they are generalists? We have certainly been fighting for some

[Traduction]

vous pensez à l'accident de Gander pendant un instant, combien de personnes se souviennent de ces autres conclusions citées par rapport au poids et à d'autres aspects se rapportant tous à la sécurité? Personne ne s'en souvient. On s'est concentré sur une chose, la glace sur les ailes. C'est la seule chose dont on se souviennent. On a donc raté l'occasion d'aborder la question de la sécurité de façon plus globale.

M. Angus: Une dernière question, probablement à M. Soutendam. Je crois que l'ACPL a mis sur pied un vaste programme avec ses membres et que vous avez chez vous des enquêteurs spécialisés dans les accidents d'avion. Étant donné cette expérience, quelle est d'après vous la qualité du personnel que le Bureau canadien de la sécurité aérienne envoie faire enquête sur place?

Capt Bindon: Il ne leur est pas possible d'être expert dans tous les domaines; c'est pourquoi nous soulignons qu'ils devraient avoir recours à tous les spécialistes disponibles. Il se peut qu'un enquêteur du BCSA ait une formation d'enquêteur plus poussée, mais il n'aura probablement pas la même expérience de vol à bord de ce genre d'appareil, alors qu'une organisation comme la nôtre peut fournir quelqu'un ayant reçu une formation dans les enquêtes sur les accidents, même s'ils n'y consacrent pas autant de temps, tout en ayant ce genre d'expérience pratique.

Il en est de même pour d'autres domaines comme l'entretien, l'aérodynamique etc. Certains fabricants sont sans aucun doute plus capables que le BCSA de procéder au démontage d'un moteur. Il ne serait tout simplement pas rentable d'avoir des spécialistes pour chaque genre de moteur et d'avion. Mais il leur est facile d'en consulter. Il semble y avoir une certaine confrontation entre les parties intéressées parce que certaines parties ont des intérêts à défendre. Mais ces spécialistes existent et ou devrait y avoir recours. Je ne critique pas la compétence des membres du personnel, je dis simplement qu'ils ne peuvent pas tout connaître.

M. Angus: Voulez-vous dire qu'ils sont des généralistes et qu'ils pourraient faire appel à d'autres personnes plus spécialisées dans un domaine donné?

Capt Bindon: Ce sont des spécialistes dans les techniques d'enquête et ils disposent d'experts dans certains domaines. Mais certainement bien des domaines ils ne peuvent être que des généralistes, mais ils peuvent faire appel à des experts.

M. Angus: Sont-ils l'une des causes des problèmes qu'a connus le bureau?

Capt Bindon: Voulez-vous dire le fait qu'ils sont des généralistes? Il est certain que depuis des années nous les

[Text]

years, encouraging them to make us regular observers, so we can provide that expertise, not to protect our members but so we can gain from it. We have accomplished a great deal of that over the years. In the Moshansky inquiry at Dryden, Justice Moshansky has requested that three of our experts—human factors, aircraft performance, and our original accident investigator of record—be seconded to the inquiry. It is getting better, I think.

Mr. Wilbee (Delta): I have a question as to what you feel the scope of the accident investigation should be in the question of incidents. I think the air sector is different from the railway in that there are probably more of what you want to call incidents or occurrences, near-misses, whatever they may be. Do you see that the bill is broad enough to allow the reporting of incidents or occurrences to prevent...? In other words, does the bill primarily deal with something after the fact, or would you like to see changes that would permit greater reporting of incidents as they occur?

Capt Bindon: It certainly should provide for it. I will ask my lawyer whether it does in fact provide for it.

Mr. Keenan: Actually, my understanding of the bill and of the CASB act is that they do provide for the investigation not only of actual accidents but of occurrences or situations that might eventually lead to an accident. However, the board is not obliged to investigate all those incidents and areas and it is at the discretion of the board whether they will carry out an investigation in any particular area. We would like to see as many of the investigations as possible carried out by an independent board, as opposed to the Department of Transport, for example, in an aviation accident. We would also like to see more inquiries into ongoing situations where accidents and serious incidents may not have occurred yet, but where problems may be developing in order to prevent the eventual accident from occurring.

• 1055

Mr. Wilbee: This is a concern that I have. What are we doing to prevent accidents? We are talking about after they have happened. You can get a certain amount of knowledge by investigating an accident, but it is much nicer if we have these near misses to investigate them and be able to say what we can put into the process. Do you see anything in this that facilitates that?

Capt Bindon: There certainly are recent examples with the existing board of doing that. The number of so-called near misses, or we sometimes refer to them as near hits, in the Toronto area the CASB selected five that were considered to be the most critical involving the largest aircraft and the closest and investigated them, with our encouragement and with our assistance. I see nothing in the act that would prevent them from continuing to do that.

Mr. Wilbee: I have listened with interest to the conversation about the make-up of the board, whether

[Translation]

encourageons à faire de nous des observateurs réguliers afin que nous fassions profiter de nos connaissances, non pas pour protéger nos membres mais pour être utiles. Nous l'avons fait souvent au cours des années. Dans l'enquête menée à Dryden, le juge Moshansky a demandé que trois de nos experts soient détachés à l'enquête—celui des facteurs humains, de la performance de l'appareil et notre premier enquêteur. Je pense que les choses s'améliorent.

M. Wilbee (Delta): J'aimerais savoir quelle devrait être l'ampleur de l'enquête en cas d'incident. Le secteur du transport aérien diffère de celui des chemins de fer en ce qu'il y a probablement plus de ce qu'on appelle des incidents ou des accidents évités de justesse. Le projet de loi est-il assez vaste pour permettre qu'on signale ces incidents. Autrement dit, le projet de loi vise-t-il tout d'abord le passé ou aimeriez-vous qu'on lui apporte des changements permettant qu'on signale plus souvent les incidents au fur et à mesure?

Capt Bindon: Il devrait certainement le permettre. Je demanderai à mon avocat si c'est le cas.

M. Keenan: En fait, d'après moi, le projet de loi et la loi sur le BCSA permettent la tenue d'enquête non seulement sur des accidents, mais aussi des incidents ou situations pouvant mener à un accident. Toutefois, il n'est pas tenu de faire enquête dans tous les cas, et il est libre de décider s'il y aura enquête ou non. Dans le cas des accidents d'avion, par exemple, nous aimerions que le plus grand nombre d'enquêtes soit effectué par un organisme indépendant plutôt que par le ministère des Transports. Nous aimerions aussi, afin de prévenir tout accident qu'il y ait plus d'enquêtes sur des situations n'ayant pas encore mené à des accidents ou des incidents graves, mais où des problèmes commencent à se poser.

M. Wilbee: C'est justement ce qui me préoccupe, que faisons-nous du côté de la prévention? Nous parlons de ce qui se passe après qu'un accident a eu lieu. On peut acquérir certaines connaissances en faisant alors enquête, mais il vaudrait beaucoup mieux se pencher sur ces incidents et prévoir des mesures en conséquence. Pensez-vous que ce projet de loi facilite ce genre de chose?

Capt Bindon: Nous avons pu constater que le bureau actuel l'a fait récemment. Dans le cas des accidents qui ont été évités de justesse dans la région de Toronto, le BCSA a choisi les cinq qui étaient jugés les plus critiques et a fait enquête, avec nos encouragements et notre aide. Je ne vois rien dans la loi qui l'empêcherait de le faire.

M. Wilbee: J'ai écouté avec intérêt ce qui a été dit au sujet de la composition du bureau. Je passe beaucoup de

[Texte]

they should be generalists, the size of the board—this type of thing. I spent a lot of time with specialists, and my experience is that the more specialized one becomes the smaller the field of knowledge one has.

Personally, I prefer to think of the board as a group of generalists, that the investigative people are your specialists. They go into the field; they bring in the report. It appears to me, and maybe I am misunderstanding what you are saying, that you want the board to control the investigation and so on rather than the investigators doing the work, writing the report, bringing it up to the board, and the board then assessing that. Is it more important that you have specialists on your board or people who can ask questions and who look at things from a broad point of view rather than from a microscopic and very narrow point of view?

Capt Bindon: Perhaps I should differentiate between specialist specialists and generalist specialists. What I am referring to is a generalist specialist—in other words, a person who has broad aviation knowledge. He is not necessarily an engineer who understands how to tear down the engine; he is not necessarily a qualified accident investigator. None of those qualities should disqualify him from being on the board.

But that is not what I am referring to. I am talking about someone who has broad knowledge of the aviation industry, which is very different from having broad knowledge of the rail industry, but no knowledge of the marine industry. That is what I am referring to. I am certainly not talking about a specialist that is going to go out and do the work.

Mr. Wilbee: With your knowledge of transportation and general intelligence, can you not read a report and draw conclusions from that? Your investigators are probably going to make recommendations or suggestions as to cause. Can you then ask questions? Would you qualify as a board member?

Capt Bindon: Yes.

Mr. Angus: But would you want the job?

Capt Bindon: No.

Mr. Angus: That is what I thought.

Mr. Malone (Crowfoot): We pay \$100 a month!

Capt Bindon: Would I qualify as a board member? Yes, in dealing with aviation accidents. Not to insult the rail, but there is probably a lot of technical stuff I do not know about there. Maybe, in dealing with rail, but I would say, probably no. Definitely not in dealing with marine accidents. It would take me too long to develop enough general knowledge that I could do other than say, they have done their investigation and they say this is the way it works, here is my rubber-stamp.

The Chairman: I misinformed you, Dr. Wilbee. You were still under the—since you were the first one on that side you can keep going, if you want to.

[Traduction]

temps avec des spécialistes, et d'après mon expérience, plus on se spécialise, plus on restreint son champ d'activité.

Personnellement, je préfère voir le bureau comme un groupe de généralistes, et les enquêteurs comme les spécialistes. Il se rendent sur le terrain et font rapport. Sauf erreur, il me semble que vous souhaitiez que le bureau exerce un contrôle sur l'enquête plutôt que les enquêteurs qui font le travail et rédigent le rapport évalué ensuite par le bureau. Est-il plus important pour vous que le bureau soit composé de spécialistes ou de gens aptes à poser des questions et à envisager la situation globalement plutôt que par le petit bout de lorgnette?

Capt Bindon: Je devrais peut-être faire la distinction entre les spécialistes spécialisés et les spécialistes généralistes. Je songe ici à un spécialiste généraliste, autrement dit, une personne ayant de vastes connaissances en aviation. Il n'est pas nécessairement un ingénieur qui sait démonter le moteur ou un enquêteur qualifié. Cela ne devrait pas l'empêcher d'être nommé au bureau.

Mais ce n'est pas ce que je veux dire. Je parle de quelqu'un ayant une grande connaissance de l'industrie aéronautique, ce qui est tout à fait différent d'avoir des connaissances de l'industrie des chemins de fer, mais aucune de l'industrie du transport maritime. C'est ce que je veux dire. Je ne parle certainement pas d'un spécialiste qui fera lui-même le travail.

M. Wilbee: Avec votre connaissance du secteur des transports et votre intelligence, n'êtes-vous pas à même de lire un rapport et d'en tirer vos conclusions? Vos enquêteurs feront probablement des recommandations ou des suggestions quant à la cause. Pouvez-vous alors leur poser des questions? Seriez-vous admissible comme membre du bureau?

Capt Bindon: Oui.

M. Angus: Mais voudriez-vous du poste?

Capt Bindon: Non.

M. Angus: C'est ce que je pensais.

M. Malone (Crowfoot): Nous payons 100\$ par mois!

Capt Bindon: Je dirais que je serais compétent comme membre du bureau pour ce qui est des accidents d'avion. Je ne veux pas être insultant, mais il y a bien des choses que j'ignore dans le domaine des chemins de fer. Je ne serais probablement pas compétent à cet égard, et certainement en ce qui a trait aux accidents du transport maritime. Il me faudrait trop de temps pour avoir assez de connaissances et être capable de faire autre chose que d'approuver automatiquement les conclusions du rapport des enquêteurs.

Le président: Je vous ai mal informé, monsieur Wilbee. Étant donné que vous étiez le premier de ce côté, vous pouvez poursuivre si vous voulez.

[Text]

Mr. Wilbee: I am still confused, so I will listen for a while.

The Chairman: Just before we come to the five-minute rule, following Dr. Wilbee's line of questioning... I obviously am objective and impartial. You present a very powerful brief here, as you do from your background and experience. But I think some people would say, and perhaps some committee members feel, that part of the problem of the CASB board was... It is an interesting make-up. Every one testified and they all gave their background when they came before the committee. It seemed to me, just listening here, that some people in terms of their interpretation of the board got into this problem of specialty versus generalist, and the dissidents, so-called, were very experienced—a pilot, an aeronautical engineer, and another gentleman whose profession I forget, but it was in air. They were not satisfied with the procedures. On the other side there were generalists. There happened to be a couple of retired politicians and some others, along with Mr. Thurston, who certainly had professional experience.

• 1100

In listening to the evidence I certainly felt this was part of the problem, yet you are suggesting—I gather from Dr. Wilbee's question—that you still would like to have this expertise at the top and also of course at the investigation level. Do you not think that was really part of the problem? These new members, appointed by the new government ironically, really decided that they did not like the procedures, and there was frank evidence that there were no proper procedures of communication and they did not get all the information they needed at first. But then their specialties led them into a more hands-on approach.

Capt Bindon: I do not agree it was necessarily their specialties. Very possibly that was what caused them to have dissent and not agree with the findings, but we do not find any problem with that dissent. If there is a problem, it is only the way it happened and how it destroyed the credibility of the board.

We see the problem as their inability to do anything about their dissent and their frustration at not in fact being part of a group that controlled the whole process, plus, very clearly, the zeroing in on one cause. If there were a number of possibilities—and when I talk about possibilities I do not mean it might have been this or this or this, so we will list them all—the investigation should have the ability to say that all these were in fact factors, any one of which may or may not have caused the accident on its own. But they did not have the ability to do that.

[Translation]

M. Wilbee: Ce n'est toujours pas clair pour moi, je continuerai d'écouter pour un moment.

Le président: Avant de passer aux cinq minutes, après les questions de M. Wilbee, je suis évidemment très objectif et impartial. Vous nous présentez un mémoire très convainquant, étant donné votre expérience. Mais certaines personnes et certains membres du Comité ont leurs idées sur les difficultés du BCSA. Sa composition est intéressante. Tous ses membres ont témoigné et donné leurs antécédents au Comité. J'écoute les différentes interprétations du problème, l'opposition entre spécialistes et généralistes, et les dissidents, comme on les a appelés, étaient des gens très spécialisés: un pilote, un ingénieur en aéronautique, un autre dont j'oublie la profession, mais c'était dans le domaine du transport aérien. Ils n'étaient pas satisfaits des procédures. De l'autre côté, il y avait les généralistes. Il y avait deux hommes politiques à la retraite et d'autres, ainsi que M. Thurston, qui avait certainement une certaine expérience professionnelle.

En vous écoutant, j'ai certainement eu l'impression que c'était une des causes du problème, et cependant vous dites—c'est ce que je comprends d'après la question de M. Wilbee—qu'à votre avis ces experts doivent être au bureau et, bien sûr, aussi au niveau de l'enquête. Ne pensez-vous pas que c'est justement une des causes du problème? Ces nouveaux membres, qui paradoxalement ont été nommés par le nouveau gouvernement, ont en fait décidé que la procédure ne leur convenait pas, et les faits ont démontré qu'il n'y avait pas véritablement de procédures de communication, et qu'ils n'ont pas au départ obtenus toute l'information dont ils avaient besoin. Mais comme ce sont des spécialistes, ils ont voulu participer plus activement.

Capt Bindon: Je ne pense pas que ce soit nécessairement parce que ce sont des spécialistes. C'est peut-être la raison pour laquelle ils étaient en désaccord et n'ont pas partagé les conclusions du reste du bureau, mais le désaccord en soi ne nous paraît pas être un problème. Le problème vient de la façon dont se sont passées les choses, et de l'effet qu'elles ont eu sur la crédibilité du bureau.

Le problème, selon nous, a été leur incapacité à aller au-delà du désaccord et de la frustration provoquée par le sentiment de ne pas faire partie du groupe qui contrôlait l'affaire, et puis, bien entendu, la concentration sur un fait. S'il y a plusieurs possibilités—et je ne veux pas dire par là qu'il fallait les mentionner toutes—l'enquête devrait pouvoir conclure que tous ces différents éléments ont pu jouer, et que l'accident a pu ou non être causé par l'un d'entre eux. Mais cela n'a pas été possible.

[Texte]

Mr. Comuzzi: Like my colleagues, I welcome Mr. Soutendam, Mr. Keenan, and Captain Bindon. Thank you for coming this morning.

I am one of the few members who believe maybe the old legislation should be massaged and spruced up and made operative rather than running out and changing legislation because there happens to be a conflict.

On page 2 you refer to the question of jurisdiction. . . "structure and methodology of aircraft accident investigations in Canada". You feel the government should await the reports of the commission prior to the new legislation. Just let me comment first. I am not so sure that would be helpful with Mr. Justice Estey's review, inasmuch as the mandate given to him by the ministry is that he just review the evidence as it is presented and then make a decision. Maybe after he makes a decision what you are saying here may be operative.

The first meeting of the Dryden inquiry, which you are aware of, is on May 26 in the Royal York in Toronto. That may be the time to put your question to Mr. Justice Moshansky as to whether the scope of his investigation is such that in the course of his investigation he would review the structuring methodology of aircraft accident investigation. I do not know at this point whether he has that mandate or not. Mr. Keenan might want to respond.

Mr. Keenan: We have already raised that issue informally with the commissioner and some members of the commission staff. We certainly intend to pursue that aspect of the investigation; that is, the approach to accident investigation in Canada, the structure and the purpose of an accident investigation in Canada and the parties who participate. Supposedly the meeting on Friday is in order to give status to certain parties. Within that context we fully intend to raise the scope, structure, and methodology of accident investigation.

Mr. Comuzzi: Thank you, that is very helpful. The second part of my question, Captain Bindon, refers not to conflict but to the investigative process and the safety process with respect to the present legislation, CASB, and the proposed legislation. I gather from the present legislation and the proposed legislation—and you allude to it and you have discussed it and it was just discussed a few moments ago by Mr. Keenan again—that the review of safety can only come as a result of an incident or an accident. It receives its genesis for going into the safety aspects from some investigation or accident that may have prevented it. I would like you to comment on that and whether it should be broader and spelled out more, regardless of the legislation we operate under.

[Traduction]

M. Comuzzi: Tout comme mes collègues, je vous souhaite la bienvenue, messieurs Soutendam, Keenan et Bindon. Je vous remercie d'être venus ce matin.

Je compte parmi les quelques députés qui estiment qu'il vaudrait mieux remettre à neuf et revigorer la loi actuelle plutôt que de se précipiter pour en changer parce qu'il y a eu un conflit.

A la page 2, vous parlez de compétence. . . «structure et méthodologie des enquêtes sur les accidents aériens au Canada». Vous dites qu'avant d'adopter une nouvelle loi, le gouvernement devrait attendre le dépôt des rapports de la Commission. Permettez-moi d'abord une observation. Je ne suis pas sûr que cela serait utile dans le cas de l'examen du juge Estey, puisque le ministre lui a donné pour mandat simplement de revoir les preuves et de donner sa conclusion. Après qu'il l'aura fait, peut-être que ce que vous suggérez ici pourra fonctionner.

Comme vous le savez, la première séance de l'enquête sur l'accident de Dryden doit avoir lieu le 26 mai au Royal York à Toronto. C'est peut-être à ce moment-là qu'il faudrait demander au juge Moshansky si son mandat va jusqu'à l'examen de la structure et de la méthodologie des enquêtes sur les accidents aériens. Je ne sais pas si son mandat va jusque là. M. Keenan voudra peut-être répondre.

M. Keenan: Nous en avons déjà parlé de façon non officielle avec le commissaire et certains employés de la Commission. Nous avons certainement l'intention, dans le cadre de l'enquête, de soulever la question des méthodes d'enquête sur les accidents, de la structure et de l'objet de ces enquêtes au Canada, ainsi que de la participation des intéressés. Je suppose qu'à la réunion de vendredi certains intéressés recevront le statut de participant. C'est dans ce contexte que nous avons l'intention d'aborder la question de la portée, de la structure et de la méthodologie des enquêtes sur les accidents.

M. Comuzzi: Merci, c'est très utile. Capitaine Bindon, ma deuxième question porte non pas sur les conflits, mais sur les processus d'enquête et de sécurité dans la loi actuelle, celle du BCSA, et dans la nouvelle loi. Il me semble qu'aux termes de la loi actuelle, ainsi que de la nouvelle loi—vous en avez parlé ainsi que M. Keenan il y a quelques instants—un examen de la sécurité ne peut être entrepris qu'à la suite d'un incident ou d'un accident. C'est à la suite d'un accident qu'il est possible d'examiner les aspects de sécurité qui auraient pu le prévenir. J'aimerais avoir votre opinion à ce sujet, et savoir si selon vous le mandat devrait être plus étendu et plus clair, quelle que soit la loi en vigueur.

• 1105

Capt Bindon: There has to be some process to identify the safety deficiency, and obviously the mandate of this group is to identify those safety deficiencies either by

Capt Bindon: Il faut qu'il y ait une procédure pour répertorier les failles de sécurité, et de toute évidence, c'est le mandat du groupe, qui doit le faire soit lorsqu'on

[Text]

receiving reports of occurrences—incidents—or dealing with specific accidents.

As to the ability to broaden it out, if there is identification of a safety problem, yes, the accident investigation board or the safety board should be involved in it. The question is, how do you identify those problems other than through incidents? A confidential incident reporting system of course is one good way of doing it.

Mr. Comuzzi: Yes. That is the dilemma I find myself in. How do you really address safety issues? I am sure your organization—pilots—would see deficiencies in our safety system that require attention, but there has been no incident or occurrence to start the process.

Capt Bindon: We do, and our special technical committees identify a lot of areas of concern and review all the procedures and the facilities that are available. We are members of the International Federation of Air Line Pilots Associations and attend there to develop policies. We have lobbies at ICAO, and I guess I am the chief lobbyist, for want of a better word, with Transport Canada to try to get the regulations. If we see an area of safety deficiency and we are not successful in correcting it one way, we are going to correct it another way, and we would certainly inform a safety board of our concerns.

Mr. Comuzzi: All of us who travel on airplanes are concerned about air safety, but in the hierarchy of those who are particularly concerned or have an extra special interest, I would think the two most important people and those who are more directly involved would be the pilots' association and the air traffic controllers. They are the two most important agencies with respect to air traffic safety in Canada.

Capt Bindon: Yes, I would agree with that.

Mr. Comuzzi: Therefore, I guess the submission you have made today and the one made by the air traffic controllers a day or so ago should be given the greatest weight when it comes to our deliberation.

Capt Bindon: You are not expecting me to say no, are you?

The Chairman: Talk about a leading question from a lawyer.

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, I just wanted Captain Bindon to know that his report will receive the highest priority.

The Chairman: It always does, but sometimes we do not always agree.

Just on Mr. Comuzzi's point, you do not think clause 7 of the bill, which in effect lets the board have independent inquiries on safety matters, should be tightened up—his point is very clear—so they can go out without waiting for an accident. It is tied into

[Translation]

lui fait rapport d'un incident, soit lorsqu'il y a eu un accident.

Quant à l'élargissement du mandat, si un problème de sécurité a été repéré, oui, le Bureau d'enquête sur les accidents, ou le Bureau de la sécurité devraient pouvoir y regarder. La question est de savoir comment repérer ces failles s'il n'y a pas eu d'incident? On pourrait peut-être envisager un système de rapports confidentiels des incidents.

M. Comuzzi: Oui. C'est la question que je me pose. Comment aborder ces questions de sécurité? Je suis sûr que, les membres de votre organisation, les pilotes, s'aperçoivent des failles dans les systèmes de sécurité, sans qu'il y ait eu d'incident ou d'accident justifiant le déclenchement de la procédure.

Capt Bindon: C'est exact, et nos comités techniques spéciaux découvrent de nombreuses faiblesses et renvoient toutes les procédures et les installations en place. Nous sommes membres de la Fédération internationale des associations des pilotes de lignes aériennes et nous participons à l'élaboration de ces politiques. Nous avons des groupes de pression au sein de l'OACI, et je suis en quelque sorte lobbyiste en chef auprès de Transports Canada, chargé d'influencer la réglementation. Si nous détectons une faille de sécurité et que nous ne réussissons pas à faire corriger le problème d'une façon, nous trouverons un autre moyen, et nous en informerons certainement le Bureau de la sécurité.

M. Comuzzi: Tous ceux qui prennent l'avion se préoccupent de la sécurité aérienne, mais je pense que les deux groupes qui sont le plus particulièrement concernés, les plus directement touchés, sont les associations de pilotes et de contrôleurs aériens. Ce sont les deux organismes les plus importants dans le domaine de la sécurité aérienne au Canada.

Capt Bindon: Oui, j'en conviens.

M. Comuzzi: Par conséquent, l'exposé que vous nous avez présenté aujourd'hui, ainsi que celui que nous ont donné les contrôleurs aériens il y a un jour ou deux, devraient peser particulièrement lourd dans nos délibérations.

Capt Bindon: Vous ne me demandez pas de dire le contraire, n'est-ce pas?

Le président: C'est bien là une question tendancieuse d'avocat.

M. Comuzzi: Monsieur le président, je voulais simplement que le capitaine Bindon sache que son rapport recevra la plus haute considération.

Le président: Comme toujours, même si nous ne sommes pas toujours du même avis.

À propos de ce que disait M. Comuzzi, vous ne pensez pas que l'article 7 du projet de loi, qui en fait permet au bureau de tenir des enquêtes indépendantes sur les questions de sécurité, devrait être plus précis—et il le dit très clairement—afin que le bureau ne soit pas

[Texte]

transportation occurrence. Mr. Keenan, do you think clause 7 is wide enough to pursue Mr. Comuzzi's point?

Mr. Keenan: Let me put it this way. I would like to see it broader in scope so that it would not be interpreted as having to tie an investigation by the board to a particular occurrence or series of occurrences within Canada or under the jurisdiction of the investigative powers of the board. If that is not done, then as a lawyer I would probably argue that the current clause 7 is broad enough to allow the board to exercise its jurisdiction in the absence of specific named occurrences. But I think there is an ambiguity there as to whether it has that jurisdiction or not, and it would certainly be preferable to clear it up now.

Mr. Malone: I have made a note of what I believe is fairly close to a direct quote, where you are asking that the committee wait until after the judicial inquiry on two investigations presently underway. I want to ask you why.

Capt Bindon: First, in the Estey inquiry it is in fact a review of what went on at Gander. Presumably that review is going to find that either everything was done perfectly correctly or there were some deficiencies that should be addressed. If there were some deficiencies or change procedures or recommendations that should be addressed, it is equally likely they should be addressed in this bill.

• 1110

The same thing could have occurred... although the question was asked whether Judge Moshansky has that mandate, and we will raise the point with him on May 26. If Judge Moshansky also has that mandate to look at how investigations are conducted, certainly this legislation is going to be the piece of legislation that says how they are going to be conducted in the future.

Mr. Malone: And you have confidence in these two judges, that they could bring forward decisions you would follow?

Capt Bindon: I certainly have confidence in their credibility; and the loss of credibility was one of our serious problems with the existing board. Yes, I think they could.

Mr. Malone: You have confidence in two judges who are now carrying out an investigation. Can you indicate to me what expertise these two judges have in the area of transportation?

Capt Bindon: They are going to have experts working for them. They are experts in adjudication, not in safety. One of the basic differences, however, between the format of the board under Bill C-2 and a judge conducting an inquiry is that all parties have the ability to make representations and the ability to question, to cross-examine the presentations of others making

[Traduction]

simplement tenu de réagir en cas d'accident. C'est lié à un incident des transports. M. Keenan, dans la ligne de ce que disait M. Comuzzi, pensez-vous que l'article 7 est suffisant?

M. Keenan: Eh bien, j'aimerais que sa portée soit élargie pour éviter une interprétation qui ne permettrait au bureau d'entreprendre une enquête qu'en cas d'accident au Canada, ou dans le champ de compétence du bureau. Sans cela, en ma qualité d'avocat, je dirais probablement que l'article 7 est suffisant pour permettre au bureau d'exercer sa compétence en l'absence d'un incident précis. Mais la question de sa compétence est ambiguë, et il serait certainement préférable de mettre les choses au clair dès maintenant.

M. Malone: J'ai pris en note, assez fidèlement, il me semble, ce que vous disiez lorsque vous demandiez que le Comité attende la conclusion des enquêtes judiciaires actuellement en cours. Pourquoi?

Capt Bindon: Tout d'abord, l'enquête menée par le juge Estey est en fait un examen des événements de Gander. Il en ressortira soit que tout a été fait dans les règles, soit qu'il y a eu des manquements auxquels il faut remédier. Le cas échéant, ou si l'on recommande des changements dans la procédure, il est probable que cela devrait être fait dans le cadre de ce bill.

La même chose aurait pu se produire... bien que l'on ait posé la question de savoir si cela entre dans le champ de compétence du juge Moshansky, et nous allons lui poser la question le 26 mai. Si c'est le cas, c'est certainement dans cette loi qu'il faudra dire comment les enquêtes devront être faites à l'avenir.

M. Malone: Et vous avez confiance en ces deux juges, vous pensez que vous pourrez accepter leurs décisions?

Capt Bindon: J'ai confiance en leur crédibilité, certainement; et le manque de crédibilité a été l'un des gros problèmes du bureau actuel. Oui, j'ai confiance en eux.

M. Malone: Vous faites confiance à ces deux juges qui procèdent actuellement à un examen. Pouvez-vous me dire quelle est leur compétence dans le domaine des transports?

Capt Bindon: Ils pourront s'appuyer sur des experts. Quant à eux, ils sont experts de la sentence, pas de la sécurité. Cependant, l'une des principales différences entre une enquête menée par le bureau aux termes du bill C-2 et celle que fait un juge, c'est que dans ce dernier cas, tous les intéressés peuvent présenter leur point de vue, poser des questions, procéder à des contre-interrogatoires.

[Text]

representations to him. With Bill C-2, if there is a separation, that same right, that same ability, does not exist for all the interested parties.

Mr. Malone: You were saying at some time earlier today that the board should send its experts to dig in smoking holes and it should send its experts to kick the tires. We have a set of judges in whom you have confidence, who are basically there to be able to judge the logic and to reason on the evidence put before them, yet somehow you want to have a board that is expanded to nine, perhaps, and that will contain experts on it. It seems to me what you are asking for is a board that has almost a similar role to that of the investigator. I fail to understand why you ask for expertise on the board when you are also saying the board should have the right to send the expert out to look at the smoking hole and to kick tires, when you already have confidence in two judges, saying you will trust their evidence as it comes forward. Why do you want a larger board with experts on it if what you are looking for is simply people who have balance and capacity to put judgment to evidence presented?

Mr. Keenan: I think a very different situation prevails in the two inquiries that are going on now, the Estey and the Moshansky inquiries, from a continuous transportation accident safety board or investigation board. About the Estey inquiry, my understanding of that inquiry is that Mr. Justice Estey is not investigating the Gander accident as such. What he is looking at is the procedures that were undertaken in the course of the investigation of that accident, to see if it was fully carried out to the state of the art. He is not considered part of the investigative process as such, while we see that the board under Bill C-2 or under the CASB act is part of the investigative process and has the jurisdiction and the authority to make the investigation.

About Mr. Justice Moshansky's inquiry, our understanding is that in addition to having seconded to the Moshansky inquiry the expert investigators from the Canadian Aviation Safety Board—in effect they are now working for Mr. Justice Moshansky—he also has a staff of his own experts who are not connected with the Canadian Aviation Safety Board. So in effect you therefore have that expertise at the level of Justice Moshansky, which gives you the checks and balances you do not have with the Canadian Aviation Safety Board now or under Bill C-2.

• 1115

Capt Bindon: There is another point I think is important. We do not consider Justice Moshansky's investigation of the Dryden accident to be the best way to do it. It is the second-best way. The best way had unfortunately lost all credibility and there would have been no confidence in its recommendations, so we went to the second best. We want to put something back in

[Translation]

Le bill C-2, s'il y a distinction, ne donne pas ces mêmes droits, ces mêmes possibilités à tous les intéressés.

M. Malone: Vous avez dit un peu plus tôt que le bureau devrait envoyer ses experts sur place mettre le nez dans les cratères fumants et donner des coups de pied aux pneus. Vous faites confiance à des juges qui essentiellement, sont en mesure de donner leur avis sur l'aspect logique des faits qui leur sont présentés, et pourtant, vous demandez que le bureau soit élargi à neuf membres, peut-être, pour y inclure des experts. J'ai l'impression que le bureau que vous désirez aurait presque le même rôle que l'enquêteur. Je ne comprends pas pourquoi vous demandez qu'il y ait des experts au sein du bureau, alors qu'en même temps vous dites que le bureau devrait pouvoir envoyer ses experts sur place mettre le nez dans les cratères fumants et donner des coups de pied aux pneus, tandis que d'autre part, vous dites avoir confiance en la décision de deux juges. Pourquoi voulez-vous un bureau élargi avec des experts en son sein, si ce que vous cherchez, c'est simplement des gens capables de tirer une conclusion à partir des éléments d'information qu'on leur présente?

M. Keenan: Je crois qu'il y a une très grande différence entre les enquêtes actuellement en cours, celles des juges Estey et Moshansky, et le travail d'un bureau de sécurité des accidents de transport ou d'un bureau d'enquête permanent. En ce qui concerne l'enquête du juge Estey, à ma connaissance, elle ne porte pas sur l'accident qui a eu lieu à Gander. Le juge examine la procédure de l'enquête menée sur l'accident, pour voir qu'elle a été faite au mieux. Il ne participe pas à l'enquête même, alors qu'aux termes du bill C-2, ou de la Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, le bureau participe à l'enquête, et a la compétence et l'autorité nécessaire pour entreprendre une enquête.

En ce qui concerne l'enquête du juge Moshansky, nous croyons savoir qu'outre les enquêteurs experts qui lui ont été prêtés par le Bureau canadien de la sécurité aérienne—et qui sont en fait maintenant au service du juge Moshansky—il a aussi avec lui ses propres experts indépendants du BCAS. Il y a donc à ce niveau-là des poids et des contrepoids que l'on n'a pas avec le Bureau canadien de la sécurité aérienne ou avec le Bill C-2.

Capt Bindon: Un autre point me paraît important. Pour nous, l'enquête du juge Moshansky sur l'accident de Dryden n'est pas la solution rêvée. C'est la meilleure solution possible dans les circonstances. La première a malheureusement perdu toute crédibilité, et personne n'aurait accepté ses recommandations; nous avons donc opté pour cette deuxième solution. Nous voulons

[Texte]

place so that we can revert back to an aviation safety board doing the investigations.

Mr. Malone: Part of the reason it lost all credibility was that there was open dissent.

Capt Bindon: Yes.

Mr. Malone: That struck me as terribly confusing, because throughout your testimony you talked about how dissent was good and how that dissent caused the loss of credibility. I cannot accept one and accept the other also. Either one is accepted and the other rejected. Obviously I do not mean that there has to be a total 100% unanimity, but I heard from the witnesses here today the expression that two things were acceptable which were diametrically opposed.

I want to put it to you that if dissent leads to a lack of credibility, how do you justify increasing the size of the board to nine? By the very fact you do so, you widen the opportunity for dissent rather than narrowing it. You shoot more with a shotgun than a rifle and you have a group that is less cohesive rather than more. If you make it a group of 20, almost certainly you would guarantee dissent. It is the nature of human beings. At some point, if you make it large enough, it will dissent.

Capt Bindon: With respect to the suggestion of conflict between our two points—i.e., that dissent destroyed credibility and yet we think dissent is good—it was the extent to which the dissent polarized the board so that to us and to the public it appeared automatic that if one group took one position, the other group took the other position on virtually every aspect of their operations. The comment was made in one interview I heard that they would have a difficult time agreeing on what time to adjourn for lunch. They were down to a point where it was just simply impossible for them to work.

Yet in this committee, the board meeting I am having here in Ottawa right now, we work on dissent and on people putting their point of view forward; you come to a consensus or you come to a vote, whatever it is.

However, the dissent had reached the point where they simply could not do the job. We do not want a board in place where it is suggested that the board members are stifled from expressing their concerns.

Mr. Keenan: Just on that particular issue, we do not feel that dissent is bad within a board, and even in the case of the Gander accident we did not feel the dissent of some members of the board was bad; it was the manner in which the dissenting point of view was put forward and dealt with within the board that was bad. If it were not for the dissenting members' opinion in the Gander accident, probably the issue would be closed and the report, which CALPA felt was inadequate in the circumstances, would be the final report of the board. As it is, because of the

[Traduction]

maintenant réinstituer une procédure pour que les enquêtes puissent à nouveau être confiées à un bureau de la sécurité aérienne.

M. Malone: L'une des raisons pour laquelle celui-ci a perdu toutes ses crédibilités, c'est parce qu'il a fait étalage des différences d'opinion en son sein.

Capt Bindon: Oui.

M. Malone: Tout cela n'est pas clair du tout, car vous disiez plus tôt que les différences d'opinion sont une bonne chose, et que ce sont ces différences d'opinion qui ont entraîné la perte de crédibilité. C'est l'un ou l'autre. On ne peut pas accepter à la fois l'une et l'autre proposition. Bien entendu, je ne prétends pas que l'unanimité doive être parfaite, mais les témoins aujourd'hui trouvent acceptables deux propositions diamétralement opposées.

Si les différences d'opinion mènent à la perte de crédibilité, comment pouvez-vous proposer d'élargir le bureau à neuf membres? Ce faisant, vous augmentez les risques de désaccord plutôt que vous ne les réduisez. Une fusil de chasse fait plus de dégâts qu'une carabine, et vous proposez un groupe encore moins uni. Avec vingt personnes, il est pratiquement certain qu'il y aura des désaccords. C'est dans la nature humaine. Si le groupe est suffisamment grand, il y aura forcément des voix dissidentes.

Capt Bindon: À propos de cette idée de conflit entre nos deux propositions—c'est-à-dire que les différences d'opinion ont entraîné la perte de crédibilité et qu'en même temps les différences sont à notre avis une bonne chose—c'est la polarisation au sein du conseil qui a fait problème, à partir du moment où nous, le public, avions l'impression que si un groupe disait une chose, l'autre dirait automatiquement autre chose, et ce sur pratiquement tous les aspects de leurs travaux. Dans une entrevue que j'ai entendue, quelqu'un a dit qu'ils auraient même de la difficulté à s'entendre sur l'heure du déjeuner. Ils en étaient arrivés au point où il aurait été impossible de travailler ensemble.

Mais au sein de ce comité, auquel je siége actuellement à Ottawa, nous construisons sur les différences d'opinion, et chacun présente son point de vue; nous arrivons à un consensus, ou à une décision par vote, selon les cas.

Cependant, les différences étaient telles qu'il n'était plus possible de travailler. Nous ne voulons pas d'un bureau dont on pourrait dire que les membres ne sont pas libres de donner leur point de vue.

M. Keenan: À ce propos, nous ne trouvons pas que les différences d'opinion soient une mauvaise chose dans un bureau, et même dans le cas de l'accident de Gander, nous n'avons pas trouvé que le désaccord de certains membres était négatif; c'est la façon dont il a été présenté, et avec laquelle il a été accueilli par le bureau qui était négative. Sans ces différences d'opinion à propos de l'accident de Gander, la question en serait probablement restée là, et l'on aurait accepté comme rapport final du bureau ce rapport, que l'ACPLA jugeait insuffisant dans

[Text]

checks and balances of having expertise on the board and having dissent on the board, it is still an open issue with Mr. Justice Estey's inquiry. In that sense, it worked positively.

Mr. Keyes: To pursue the point just one more step, if I may, the chairman of CASB said in the 1988 annual report that the board members were deeply divided over the central issue of what constitutes their duties and responsibilities. Was this because there are design flaws in the CASB Act, or was this a matter of personality conflict?

• 1120

Capt Bindon: I believe there are some design flaws that did not clearly spell out that in fact the board was in charge. The board was all the way down a single unit.

Mr. Keyes: Does it follow then that TAIB or the proposed bill provides those checks and balances to eliminate this problem?

Capt Bindon: Not clearly enough, no, and some of our comments in our brief zero in on areas where we think it should be more clearly defined.

Mr. Keyes: Gentlemen, you suggest the number of individuals who should make up the board. What about the term of those board members?

Capt Bindon: The term should be long enough to develop experience.

Mr. Keyes: We are talking about five years. Is that enough?

Capt Bindon: I do not have any difficulty with five years. I do believe there should be staggered terms. Certainly you do not want to be replacing them all at the same time, but five years seems like a reasonable term.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, does this proposed bill provide for staggered terms?

The Chairman: No.

Mr. Keyes: Then maybe that is another consideration that we make in this proposed bill, that those terms be staggered.

Capt Bindon: It would seem wrong to just have everybody leave one day and a new group move in the next.

Mr. Keyes: What about the salaries of these people? Are higher salaries required to attract people of higher calibre to TAIB?

Capt Bindon: That is a very difficult question for me to answer. They have not asked me to negotiate their salaries.

Mr. Keyes: No. Do you have a personal opinion on that?

[Translation]

les circonstances. C'est parce qu'il y avait des poids et contrepoids, avec la présence d'experts au sein du bureau, qu'il a eu des différences d'opinion et que la question est maintenant entre les mains du juge Estey. En ce sens, l'expérience a été positive.

M. Keyes: Si vous le permettez, j'aimerais poursuivre dans la même veine. Le président du BCSA a déclaré dans le rapport annuel du bureau de 1988 qu'il y avait parmi les membres un profond désaccord quant à la question des devoirs et responsabilités du bureau. Était-ce dû à une insuffisance de la loi sur le BCSA, ou à un conflit de personnalités?

Capt Bindon: Je pense qu'il y a certaines faiblesses, en ce sens qui n'est pas précisé clairement que c'est le bureau qui est responsable. Le bureau est une entité unique sur toute la ligne.

M. Keyes: Cela veut-il dire que le BEAT, ou le projet de loi, prévoit ces poids et contrepoids qui élimineraient le problème?

Capt Bindon: Pas assez clairement, non, et dans notre mémoire, nous mentionnons certains domaines où cela devrait à notre avis être clarifié.

M. Keyes: Messieurs, vous suggérez un certain nombre de membres pour le bureau. Que pensez-vous de leur mandat?

Capt Bindon: Le mandat devrait durer assez longtemps pour leur permettre d'acquérir de l'expérience.

M. Keyes: Il est question de cinq ans. Est-ce suffisant?

Capt Bindon: Je n'ai aucune difficulté avec un mandat de cinq ans. Je pense cependant que les mandats devraient être échelonnés. Il ne faudrait pas que tout le monde s'en aille en même temps, mais cinq ans, cela me paraît raisonnable.

M. Keyes: Monsieur le président, le bill prévoit-il l'échelonnement des mandats?

Le président: Non.

M. Keyes: Ce sera donc peut-être une autre recommandation que nous devons faire, que les mandats soient échelonnés.

Capt Bindon: Il ne semblerait pas normal que tout le monde s'en aille un beau jour et qu'un nouveau groupe arrive le lendemain.

M. Keyes: Et les salaires? Faut-il payer des salaires plus élevés pour attirer des gens de plus haute qualité au BEAT?

Capt Bindon: Il m'est très difficile de vous répondre. On ne m'a pas demandé de négocier les salaires.

M. Keyes: Non. Avez-vous une opinion personnelle?

[Texte]

Capt Bindon: I have no knowledge of what salaries are of the present members.

Mr. Keyes: All right.

Mr. Tobin: Look at the poor salaries of members of the House, and still we attract such high-quality people.

Mr. Keyes: Do you think the TAIB members should be involved in the hiring or firing of investigative staff?

Capt Bindon: I think the overall responsibility should be at the board level. Like going out in the field and kicking tires, it should be the responsibility of a senior staff member to hire and fire, but he should be responsible to the board for his actions, and yes, the overall accountability for the quality of the entire board should be in the hands of the board board.

Mr. Keyes: Subclause 23.(2) provides that the Minister of Transport, or the minister of any other department having a direct interest, has a right to have an observer at every investigation. Do you think the appearance of this special status at all compromises the situation, because there is now a perception there, a perception problem?

Capt Bindon: A perception problem. . .

Mr. Keyes: Oh, with the fact that the minister has an observer with special status at the scene.

Capt Bindon: We can recognize that the statement that the Minister of Transport or that Transport is involved in all accidents is valid, just as is our statement that pilots are involved in all aviation accidents. Where our concern comes from is in the area of conflict as to who the board reports to, but also because the Minister of Transport has responsibility other than just safety. The Minister of Transport and Transport Canada have responsibilities as to enforcement, and we think it is very important that the minister's observer status not allow an overlap into the enforcement area.

The Chairman: Colleagues, we have two other witnesses here. We are starting to rehash some points, not completely, but I am going to be a little stricter.

Mr. Benjamin: Gentlemen, good to see you again. I must say, much of what is in your information I agree with, but some I cannot. I support the idea of one board rather than four or five government departments and four or five agencies scattered out all over the country and running off in all those different directions, and nobody knowing who is in charge and who is doing what, when, and where. I like the idea of one board, and it will have to be big in terms of staff and experts.

I should say that I agree with you that, for example, an organization such as CALPA or the Railway Labour Association should automatically have observer status.

[Traduction]

Capt Bindon: Je ne connais pas les salaires actuels des membres.

M. Keyes: Très bien.

M. Tobin: Voyez les salaires de misère que reçoivent les députés à la Chambre, et cela ne nous empêche pas d'attirer des gens de très haute qualité.

M. Keyes: Pensez-vous que les membres du BEAT devraient avoir leur mot à dire dans l'embauche ou le licenciement des enquêteurs?

Capt Bindon: Je pense que c'est au bureau que doit revenir la responsabilité générale. Comme pour l'enquête sur le terrain, c'est un employé principal qui doit avoir la responsabilité de l'embauche et des licenciements, mais celui-ci devrait avoir à rendre compte de ses décisions au bureau, et oui, la responsabilité pour la qualité générale du bureau devrait en fin de compte lui incomber.

M. Keyes: Le paragraphe 23.(2) porte que le ministre des Transports, ou le ministre d'un autre ministère directement intéressé, a le droit de participer aux enquêtes à titre d'observateur. Pensez-vous que ce statut spécial puisse être compromettant, pour une raison de perception?

Capt Bindon: Une raison de perception. . .

M. Keyes: Le fait que le ministre ait sur place un observateur doté d'un statut spécial.

Capt Bindon: Nous acceptons l'idée que le ministre ou le ministère des Transports soient directement intéressés par tous les accidents, tout comme nous faisons valoir que les pilotes sont intéressés dans tous les accidents aériens. Ce qui nous inquiète, c'est la possibilité de conflit lorsque le bureau fait rapport, parce que le ministre des Transports n'est pas responsable que de la sécurité. Le ministre et le ministère des Transports sont responsables également de l'application de la loi, et il nous paraît très important que le statut d'observateur accordé au ministre ne déborde pas sur ses responsabilités en matière d'application.

Le président: Chers collègues, nous avons encore deux témoins. Nous commençons à nous répéter un peu, et je vais me montrer plus strict.

M. Benjamin: Messieurs, heureux de vous revoir. Je dois dire que je partage votre avis sur la plupart des choses que vous avez dites, mais pas sur tout. Je suis en faveur d'un bureau unique plutôt que d'avoir quatre ou cinq ministères ou organismes du gouvernement disséminés à travers tout le pays, faisant chacun sa petite affaire, sans que personne ne sache qui est responsable, ni qui fait quoi, quand et où. L'idée d'un bureau unique me plaît, et il faudra qu'il ait beaucoup d'employés et d'experts.

Je dois dire aussi que je suis de votre avis quand vous dites, par exemple, que des associations comme l'ACPLA ou l'Association des syndicats de cheminots devrait

[Text]

There should not be need to invite them. They should be automatically included in any investigation into their particular modes.

You are asking for status as a participant in the investigation. Canadian National Railways asked for that too, and I think that just is not going to fly. You cannot have the coyotes in charge of the chicken coop, if you will pardon the expression. I agree you will have full status as an observer in a consultative way, but surely you should not participate in an investigation unless asked to by the director of investigations.

The Chairman: Would you clarify?

Mr. Benjamin: Surely that flies in the face of the independence of the board, real and perceived. If you have the airline company, the pilots, and what not, participating in the investigation, and it is the airline's own plane and the pilot's own pilot association. . .

The Chairman: You put the question very well. I did not think that was what they said.

Mr. Benjamin: No, their brief says that. They have full participatory status under clause 23 and under clause 24.

The Chairman: Mr. Keenan, would you respond to the question?

Mr. Keenan: Perhaps, Mr. Chairman, it is a question of semantics. Right now, from a practical point of view, given the fact that the CASB investigators do not have all the expertise available to them—perhaps they are called “observers” as far as the organization is concerned—they do have people participating in virtually every accident who are seconded by the air carrier, by the pilots’ association, by the manufacturers of the aircraft, sometimes by the manufacturers of the engine.

What we are saying is that this participation of the pilots’ association should be automatic. The term “participant” is the term that has been used before the Moshansky commission and the informal meetings that we have had before it, so we may get a little more about it this coming Friday when it is explained there. My understanding is that Mr. Justice Moshansky will determine which groups will be participants in the investigation at the time. Perhaps we use the term that was in advance of the current legislation, or of the CASB Act.

The people who go and kick tires are not only the investigators of the CASB staff. There are people from the airline, people from the manufacturers, and on invitation people from the pilots’ association and people from Transport Canada, who are included in the actual people who put on the overalls and go into the hole.

Mr. Benjamin: But surely that person there with status is an observer. I do not like the word “participant”. They should only participate in an investigation if called upon by the board or by the director of investigations. The site is quarantined. Surely you are not going to allow

[Translation]

automatiquement avoir le statut d’observateur. Il ne devrait pas être nécessaire de les inviter. Cela devrait se faire automatiquement pour toute enquête dans un accident survenu dans leur mode de transport.

Vous demandez le statut de participant à l’enquête. Le CN a demandé la même chose, et je ne pense pas que ce soit acceptable. On ne peut pas confier le poulailler aux renards, si vous me passez l’expression. Je suis d’accord pour que vous ayez statut d’observateur, à titre consultatif, mais vous ne pouvez certainement pas participer à l’enquête, à moins que le directeur des enquêtes ne vous le demande.

Le président: Pouvez-vous être plus clair?

M. Benjamin: Cela est tout à fait contraire à l’idée d’indépendance, réelle et perçue, du bureau. Si les compagnies aériennes, les pilotes et tous les autres, participent à l’enquête, alors que c’est l’avion de la compagnie, et le pilote de l’association qui. . .

Le président: Vous avez très bien expliqué la question. Je ne crois pas que c’est ce qu’ils ont dit.

M. Benjamin: Non, c’est ce qu’ils demandent dans leur mémoire. Les articles 23 et 24 leur donnent le statut de participant.

Le président: Monsieur Keenan, voulez-vous répondre à la question?

M. Keenan: Monsieur le président, c’est peut-être une question de sémantique. Actuellement, sur le plan pratique, comme les enquêteurs du BCSC ne peuvent pas faire appel à tous les experts—ils ont peut-être le titre d’observateur—il y a dans pratiquement toutes les enquêtes sur les accidents des employés du transporteur aérien, de l’Association des pilotes, du fabricant de l’avion, et parfois des fabricants du moteur.

Nous disons simplement que cette participation de la part de l’Association des pilotes devrait être automatique. Le terme de «participant» est celui que l’on a utilisé devant la commission Moshansky, lors des réunions non officielles que nous avons eues, et il sera peut-être expliqué un peu mieux vendredi. Je crois savoir que le juge Moshansky décidera alors quels groupes seront participants à l’enquête. C’est peut-être le terme qui était utilisé avant le dépôt du bill actuel, ou celui qui est utilisé dans la Loi sur le BCSC.

Les gens qui font l’enquête sur place ne sont pas seulement les enquêteurs du BCSC. Il y a parmi eux des employés des lignes aériennes, des fabricants, et, sur invitation, des représentants de l’Association des pilotes et de Transports Canada, qui se mettent en bleu de travail et vont sur place.

M. Benjamin: Mais ils sont certainement là à titre d’observateurs. Je n’aime pas ce mot de «participant». Ils ne devraient participer à l’enquête que si le bureau ou le directeur des enquêtes le leur demandent. L’accès au site est interdit. On ne va tout de même pas permettre à tous

[Texte]

everybody, every observer and what not in there kicking tires and picking up pieces of metal, unless it is being done under the direction of the director of investigations.

Capt Bindon: I think it is a question of semantics, because I agree with you. It is under the control of the director, and we do have some people who are seconded to the board as participants on occasion for their particular expertise. But they are not then there as the CALPA representative.

I am reading the sentences you are referring to. The first sentence talks about our problem with the invitational status. In the second sentence, which does have the words "full participatory", the operative words there are "in all investigations and public hearings", as opposed to on an invitational status.

The Chairman: You want to get it automatic, to get involved as an observer.

Capt Bindon: Yes. We are not asking for a higher status, just that the status be automatic.

Mr. Benjamin: I presume if somebody taxes a plane through somebody's house and kills the guy's dog, he has a direct interest in the matter. You may be interested in the train wreck the other day that plowed through a whole bunch of houses and killed some people. Surely those people would be entitled to have counsel or somebody there as an observer.

• 1130

Mr. Keenan: We believe that there should be two criteria for participation or observer status in an investigation. The first thing is a direct interest, which we feel we have in the aviation safety sense if not in the legal liability sense. The second thing is the ability to make a contribution to the investigation, which is not so much to find blame as to determine how to prevent the next accident. We do not necessarily feel that those who represent the insurers have that kind of a direct interest in accident prevention. As a matter of fact, U.S. rules prevent insurers who have only a liability interest from participating in the investigation.

Mr. Benjamin: On the matter of the interim reports, more particularly the draft of the final report, under clause 24, I doubt if the government will accept an amendment on that one. Do not you think that the board's final report should include any and all representations to the board of the draft report? What action, if any, taken by the Board on those representations should be in the final report, so as to make sure there is no perception of an attempt to influence the board's final decision?

Mr. Keenan: I think we have to differentiate between interim reports and a draft final report circulated to the parties. . .

[Traduction]

et au chacun, à tous les observateurs, d'aller mettre le nez et les mains partout, à moins que ce ne soit sous la direction du directeur des enquêtes.

Capt Bindon: C'est sans doute une question de sémantique, car je suis de votre avis. Tout se fait sous le contrôle du directeur, et nous prêtons au bureau des employés qui à l'occasion participent à des enquêtes en raison de leur domaine de spécialisation. Mais ils ne sont pas là en tant que représentants de l'ACPLA.

Je relis les phrases dont vous voulez parler. La première fait état de notre difficulté avec la question de l'invitation. À la deuxième phrase, où il est question de «pleine participation», plutôt que du statut d'invité, les mots importants sont «dans toutes les enquêtes et enquêtes publiques».

Le président: Vous voulez être automatiquement admis à titre d'observateur.

Capt Bindon: Oui. Nous ne demandons pas un statut plus important, mais simplement que notre statut soit accordé automatiquement.

M. Benjamin: Je présume que si un pilote conduit son avion sur une maison et tue le chien du propriétaire, celui-ci est directement intéressé dans l'affaire. On peut être intéressé dans l'affaire du train qui en déraillant, l'autre jour, a détruit un certain nombre de maisons et fait des morts. Il est certain que ces gens-là devraient pouvoir être représentés par un avocat, ou quelqu'un, à titre d'observateurs.

M. Keenan: Nous croyons que toute personne qui suit une enquête à titre de participant ou d'observateur doit répondre à deux critères. Pour commencer, elle doit avoir un intérêt direct, ce que nous croyons avoir au sens de la sécurité aérienne sinon dans le sens de responsabilité civile. Deuxièmement, la personne doit être en mesure de contribuer à l'enquête, moins pour ce qui est de trouver le responsable que de trouver un moyen de prévenir des accidents semblables. Nous ne croyons pas forcément que les personnes qui représentent les assureurs ont un tel intérêt direct dans la prévention des accidents. En fait, les règlements américains empêchent les assureurs, dont le seul intérêt concerne la responsabilité civile, de participer à l'enquête.

M. Benjamin: Je ne crois pas que le gouvernement accepterait un amendement aux dispositions sur les rapports provisoires et plus particulièrement sur le projet de rapport final prévu à l'article 24. Ne croyez-vous pas que le rapport final du bureau devrait comprendre toutes les observations faites sur le projet de rapport du bureau? Que faire dans le rapport final des observations reçues par le bureau, afin qu'il n'y ait aucune apparence de tentative visant à influencer la décision finale du bureau?

M. Keenan: Je crois qu'il faut distinguer entre les rapports provisoires et le projet de rapport final communiqué aux parties intéressées. . .

[Text]

Mr. Benjamin: What about the draft finals?

Mr. Keenan: We are against interim reports being circulated or having a limited circulation to say the Minister of Transport, unless there is a particular deficiency to correct at the time. We are in favour of the circulation of draft reports and of asking for comments and recommendations from interested parties with a direct safety-related interest. Your suggestion that these should be referred to in the final report is excellent. It is one way to implement clause 24 more effectively.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): J'ai deux courtes questions. La première a trait à la dissidence. Vous en avez passablement parlé. Je voulais simplement faire un commentaire sur ce que vous avez écrit dans votre rapport. Vous faites une comparaison avec la Cour suprême, et je trouve qu'elle est tout à fait boiteuse. Premièrement, vous comparez cela à un tribunal. Deuxièmement, la Cour rend ses jugements de façon majoritaire. Troisièmement, les juges ne commentent pas en public.

J'ai une question au sujet de vos commentaires sur le paragraphe 28(6). Votre association dit que les personnes dont les voix ont été enregistrées ou les représentants devraient avoir le droit de présenter des observations. Quand vous parlez des représentants, parlez-vous de ceux de la compagnie ou de ceux de votre association?

M. Keenan: Quand nous parlons des représentants, nous parlons des représentants juridiques. Si les personnes dont les voix ont été enregistrées sont toujours vivantes—je parle du pilote et du copilote—, elles peuvent désigner l'avocat qui les représentera. On présume que cela se fait devant une cour à ce moment-là, en vertu de l'article 28. Elles pourront désigner un avocat qui fera des représentations concernant le bien-fondé ou non de divulguer ce qu'il y a sur l'enregistrement.

En ce qui concerne les personnes décédées, c'est la même chose. À ce moment-là, c'est la succession qui pourra faire des représentations en cour.

Mme Venne: Vous dites que c'est parce que ces personnes sont concernées directement. Je comprends cet argument, mais on ne pourra certainement pas divulguer des faits si c'est la succession qui est là.

M. Keenan: Probablement pas si c'est la succession qui est là, mais si les pilotes vivent toujours... Évidemment, ils connaissent certains faits et ils peuvent faire part de ces connaissances-là à la cour.

Mme Venne: Je parlais des représentants et non des personnes elles-mêmes. Pour ce qui est des représentants, ce serait la succession qui, au fond, ne pourrait pas apporter grand-chose.

M. Keenan: Ou encore les avocats de la succession si les pilotes sont décédés ou les avocats de ces pilotes qui auront sans doute consulté leurs clients et connaîtront leur point de vue.

[Translation]

M. Benjamin: Qu'en est-il des projets de rapport final?

M. Keenan: Nous sommes contre la communication des rapports provisoires, même contre une communication limitée au ministre des Transports, par exemple, à moins qu'il y ait un manquement particulier à corriger. Nous appuyons la communication des projets de rapport aux fins d'observation et de recommandation de la part des parties intéressées dont l'intérêt est directement lié à la sécurité. Votre suggestion de nommer ces personnes dans le rapport final est excellente. C'est une façon plus efficace d'appliquer l'article 24.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): I have two short questions. The first deals with dissidents, which you discussed at some length. I would simply like to comment on what you wrote in your report. You compare the board to the Supreme Court, but I find your comparison lame indeed. One, you compare the board to a court; second, a court hands down majority decisions; third, judges make no comments in public.

I have a question about the comments you made on subsection 28(6). Your association says that the persons whose voice has been recorded or their representatives should have the right to make representations. By "representatives", do you mean representatives of the company or of your association?

Mr. Keenan: By "representatives", we mean legal representatives. If the persons whose voices have been recorded are still living—I am talking about the pilot and the co-pilot—they can appoint a lawyer to represent them. Presumably, such representations will be made before a court under section 28. They could appoint a lawyer to make representations on the validity of the production and discovery of a recording.

The same applies to deceased persons, in whose case their successor could make representations to the court.

Mrs. Venne: You say it is because these persons are directly concerned. I understand your argument, but certainly no facts could be disclosed if the successors are present.

Mr. Keenan: Probably not if the successors are present, but if the pilots are still living... The pilots would obviously have some information which they could make known to the court.

Mrs. Venne: I was talking about the representatives and not the persons themselves. As for the representatives, successors could not, in fact, be of much help.

Mr. Keenan: Nor the successors' lawyers if the pilots are deceased or the pilot's lawyers who will doubtlessly have consulted their clients and know their point of view.

[Texte]

[Traduction]

• 1135

Mr. Comuzzi: Mr. Keenan, you said that you were going to meet with the Moshansky commission this Friday—

Mr. Keenan: A week Friday, on May 26.

Mr. Comuzzi: Okay, thank you. I thought there was something—

The Chairman: Yes, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Gentlemen, on the matter of these draft reports and interested parties making submissions or comments to the board, do you really think 90 days is necessary? Thinking of the length of time that all these usually take, would 30 days not be plenty of time to read over the draft report and make comments to the board? We could knock two months off.

Capt Bindon: Ninety days may be more than is required. Thirty days, I think, is less. When they come back to us we have to get our experts together. We just do not read it through and make comments.

Mr. Benjamin: Well, 60 would be all right.

Capt Bindon: In some cases it is a case of getting a committee together to deal with it.

The Chairman: Captain Bindon and Mr. Keenan, I want to thank you very much for appearing today. We have taken a little longer because of the importance of your brief and the deliberations and your experience in this very fundamental field of air. You have certainly presented some challenges to the committee. Just before you go, I was a little surprised at that part of your brief which said that we should hold off until Moshansky and Estey make their reports.

I am going to put this to Mr. Keenan, because surely as a lawyer for the association perhaps you can tell me what is defective with paragraph 8(c), which says the board can change their policies to be followed in the conduct of an investigation. If both of these learned judges come in with firm recommendations of things that should be done to the structure or investigation, that is the very reason, as I understand it, that clause 8, with all its subparagraphs, but especially (c), is there. It is not to tie it down, it is so the board can very well interpret and implement what Moshansky or Estey say.

Mr. Keenan: There might be some aspects of either Mr. Justice Estey's or Mr. Justice Moshansky's report that can be implemented through policies of the board under clause 8, but if for example it is determined that a division for example between the board and the investigative staff, giving full jurisdiction to the investigative staff where the investigation is not an appropriate way to proceed in an accident investigation, I cannot see that under clause 8 the

M. Comuzzi: Monsieur Keenan, vous avez dit que vous alliez rencontrer la Commission Moshansky vendredi prochain. . .

M. Keenan: Dans une semaine vendredi, c'est-à-dire le 26 mai.

M. Comuzzi: Bon, merci. Je croyais qu'il y avait quelque chose. . .

Le président: Oui, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Messieurs, pour ce qui est des projets de rapport et des observations ou commentaires faits au Bureau par des parties intéressées, croyez-vous vraiment qu'un délai de 90 jours soit nécessaire? Compte tenu du temps que cela prend habituellement, un délai de 30 jours ne serait-il pas suffisant pour lire le projet de rapport et présenter ses commentaires au Bureau? Nous pourrions réduire le délai de deux mois.

Capt Bindon: Un délai de 90 jours est peut-être excessif, mais, à mon avis, un délai de 30 jours est insuffisant. Lorsqu'on reçoit le projet de rapport, il nous faut rassembler nos experts. Il ne s'agit pas seulement de lire le projet de rapport et de formuler des observations.

M. Benjamin: Bon, alors un délai de 60 jours.

Capt Bindon: Dans certains cas, il faut créer un comité pour étudier le projet de rapport.

Le président: Capitaine Bindon, monsieur Keenan, j'aimerais vous remercier d'être venus ici aujourd'hui. Nous avons pris plus de temps que prévu en raison de l'importance de votre mémoire, des délibérations qui ont suivi et de votre expérience dans le domaine de l'aviation. Il va sans dire que vous avez présenté quelques défis au Comité. Mais avant que vous ne partiez, j'aimerais vous dire que j'ai été légèrement surpris par le passage de votre mémoire où il est dit que nous devrions attendre les rapports des commissions Moshansky et Estey.

Ma question s'adresse à M. Keenan parce que, en sa qualité d'avocat de l'association, il pourrait peut-être me dire ce qui ne va pas avec le paragraphe 8c) qui dit que le Bureau peut changer ses politiques applicables aux enquêtes. Si les deux juges chevronnés recommandent des changements à la structure ou aux enquêtes, c'est la raison même de l'existence de l'article 8 et de tous ses alinéas, en particulier le paragraphe c), selon moi. L'article n'astreint pas le Bureau, mais lui permet de mieux interpréter et de mettre en oeuvre les recommandations des juges Moshansky et Estey.

M. Keenan: Il se peut que certains aspects des rapports Estey ou Moshansky puissent être mis en oeuvre par l'entremise de politiques établies en vertu de l'article 8, mais si, par exemple, on décide d'établir une division entre le Bureau et le personnel d'enquête qui donne pleine juridiction au personnel d'enquête dans le cas où une enquête ne constitue pas la meilleure façon d'agir, je ne vois pas comment en vertu de l'article 8, le Bureau

[Text]

board could change that which is enshrined in the legislation and bring out a policy that would be totally different from that.

Similarly with respect to the reporting or delegation from the board to the investigative staff, that presumably could not be changed by a policy of the board. Similarly again with respect to the powers of the chairman—that is exactly the point—the powers of the chairman vis-à-vis the board members—

The Chairman: Of course this is why there are lawyers around and they seem to be doing pretty well.

I want to thank you very, very much. You are never supposed to ask a question unless you know the answer, but since you agreed with Mr. Benjamin I thought you might agree with me. Thank you very much for coming. You did give a powerful brief and that was shown in view of the questions of the members.

We are now calling the next witness, which is the Canadian Maritime Law Association, with Mr. David Brander Smith from Vancouver and Guy Vaillancourt from Quebec. I certainly welcome Mr. David Brander Smith and I can tell colleagues that I have been exposed to him before when I used to be a practising lawyer in Vancouver, but that was more than 20 years ago, so that is not going to affect any deliberations of the chair.

Welcome. You have been sitting patiently. In effect, we have the brief that was just circulated to members today, and I think perhaps during some of the questioning of the pilots' association members may have had a chance to glance at it. You may want to highlight it. We can get into questions.

Mr. David Brander Smith, Q.C. (President, Canadian Maritime Law Association): Yes. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you for bringing the weather of Vancouver here, although it is pouring rain out there for the last three days.

Mr. Smith: Thank you. We appreciate the opportunity of speaking to you this morning, Mr. Chairman and hon. members of this transport committee.

I want to explain to you that we have prepared a brief, in French and English, and we have prepared a summary, in French and English. The purpose of that is so that we may go through with you quite quickly the summary. Having done so, we would like to speak in more detail about at least one point, and that is the point about multiplicity of commissions or how the competing inquiries should be held.

[Translation]

pourrait changer ce qui est enchâssé dans la Loi et établir une politique complètement différente.

De même, le Bureau ne pourrait vraisemblablement pas changer les dispositions sur la rédaction d'un rapport ou la délégation des pouvoirs au personnel d'enquête en établissant une politique. Cela s'applique aussi aux pouvoirs du président—et voilà la question—les pouvoirs du président vis-à-vis les membres du Bureau. . .

Le président: Voilà pourquoi il y a des avocats et ceux-ci semblent s'en tirer assez bien.

Messieurs, un gros merci. Il ne faut jamais poser une question sans en connaître la réponse, mais puisque vous étiez d'accord avec M. Benjamin, je pensais que vous pourriez peut-être être d'accord avec moi. Je vous remercie beaucoup d'être venus. Votre mémoire nous a donné matière à réflexion comme vous avez pu le constater par les questions qui vous ont été posées.

Nous allons maintenant demander aux prochains témoins, soit M. David Brander Smith de Vancouver et M. Guy Vaillancourt de Québec, de venir nous adresser la parole au nom de l'Association canadienne de droit maritime. J'aimerais en particulier souhaiter la bienvenue à M. David Brander Smith que j'ai connu lorsque je pratiquais le droit à Vancouver. Mais il y a de ça plus de 20 ans; ça ne devrait donc pas influencer sur les décisions de la présidence.

Je vous souhaite la bienvenue et vous remercie de votre patience. Votre mémoire est parvenu aux membres du Comité aujourd'hui et il se peut que les membres aient eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil pendant la période des questions posées aux membres de l'Association des pilotes. Si vous voulez, vous pouvez nous faire part des grandes lignes et ensuite nous passerons aux questions.

M. David Brander Smith, c.r. (président, Association canadienne de droit maritime): Oui. Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie de nous avoir apporté le beau temps de Vancouver où il pleut cependant depuis trois jours.

M. Smith: Merci. Nous sommes très heureux de venir adresser la parole au président et aux membres de ce Comité ce matin.

J'aimerais souligner que nous avons rédigé un mémoire en français et en anglais, ainsi qu'un résumé, également en français et en anglais, que nous aimerions regarder rapidement avec vous. Par la suite, nous aimerions nous arrêter sur un détail en particulier, c'est-à-dire la multiplicité des commissions ou comment il faudrait tenir les enquêtes en concurrence.

• 1140

If you would turn to the summary on page 2, I start off by saying:

Mon résumé commence à la page 2, de la façon suivante:

[Texte]

The Canadian Maritime Law Association consists of members actively engaged in the major facets of the shipping industry. Generally speaking, the association is very much in favour of Bill C-2 but urges that consideration be given to the matters set out below.

1. Qualification of board members. It is our submission that, so far as the marine area is concerned, the board members should hold either a certificate of competency as a master or engineer, a degree in naval architecture, or specialized training and experience in maritime transportation.

We suggest this because it is their function to examine the inspector's report and make sure that it is adequate.

Subclause 4.(2) suggests that the board shall consist of persons who are collectively knowledgeable. It is not clear to us what this means, and we think it is essential that this phrase be clarified.

2. The number of board members. In our submission the board should have at least five members: aviation, 2; marine, 2; railway and commodity pipeline, 1. If the chairman is not an expert in any of these fields, the board should have six members including the chairman.

Of course, we make the point in our brief that those people with special expertise should sit in review of the investigator's report when deciding whether or not it is adequate.

3. Qualifications of chairman. We submit that the chairman should be a lawyer having at least 10 years experience in practice in order to assure that investigations will be conducted fairly, in order to make the necessary findings of fact without attributing blame, and to ensure that all interested parties have the opportunity to be heard.

Also, in cases where the chairman appoints himself to conduct a public inquiry under clause 21—

I think it is important to recognize the double function that is assigned to the chairman.

—this will ensure that the inquiry will be conducted within the provisions of the Inquiries Act and within the usual framework of natural justice.

It is my own view that if you want to solve the credibility problem you might consider appointing a judge, at least for the first two or three years till the board is up and running.

4. Continuity of board members. We submit that the requirement in subclause 4.(5) to reappoint board members who have had previous experience on the board is unnecessary to provide continuity, which can be accomplished by staggering the dates when the service of each board member terminates.

This would involve appointing him initially for terms of three, four, and five years. It seems to me stagnating to

[Traduction]

L'Association canadienne de droit maritime est une association de membres activement intéressés à plusieurs volets du commerce du transport maritime. En général, l'association est très en faveur du projet de loi C-2, mais elle prie les membres de ce Comité de se pencher sur les sujets suivants.

1. Qualification des membres. En ce qui concerne le transport maritime, les membres du Bureau devraient être détenteurs d'un brevet comme capitaine, ingénieur ou architecte naval, ou posséder l'entraînement spécialisé et l'expérience pertinente dans le transport maritime.

Cette recommandation se fonde sur le fait qu'il incombe aux membres d'étudier le rapport de l'enquêteur pour s'assurer qu'il est satisfaisant.

L'article 4.(2) propose que le Bureau soit constitué de personnes qui possèdent collectivement la compétence voulue. Le concept de compétence collective est obscur et nous croyons que cela devrait être clarifié.

2. Le nombre des membres du Bureau. À notre avis, le Bureau devrait être composé d'au moins cinq membres: aérien, 2; maritime, 2; ferroviaire et productoduc, 1. Si le président n'est pas un expert dans aucune de ces compétences, le Bureau devrait être composé de six membres, incluant le président.

Dans notre mémoire, nous disons, évidemment, que les personnes avec les compétences voulues doivent étudier le rapport de l'enquêteur pour décider s'il est satisfaisant ou non.

3. Qualifications du président. Nous soumettons que le président devrait être un avocat ayant 10 années d'expérience dans la pratique du droit de manière à assurer l'équité dans la conduite des enquêtes, à conclure sur les faits sans pour autant attribuer de blâme, et enfin permettre à toutes les parties intéressées l'occasion d'être entendues.

De plus, lorsque le président devra mener une enquête publique conformément à l'article 21. . .

Je crois qu'il est important de reconnaître le double rôle que doit jouer le président.

. . . il devra le faire sous l'empire de la Loi sur les enquêtes et respecter les règles de la justice naturelle.

À mon avis, si vous voulez régler le problème de la crédibilité, vous pourriez songer à nommer un juge, du moins pour les deux ou trois premières années, jusqu'à ce que le Bureau soit bien établi.

4. La permanence du Bureau. Nous croyons que la stipulation de l'article 4.(5) est superflue. En effet, elle exige que le mandat d'un membre du Bureau soit reconduit dans le but d'assurer une certaine permanence.

Cela peut être obtenu lors de la nomination des membres en étalant les termes des mandats respectifs soit

[Text]

require the authorities to reappoint people who have already been there for five years. They may be quite senior when they get their first appointment.

5. Objects, duties and powers of board members and investigators. We agree with the description of the various tasks and apportionment of the respective responsibilities.

We feel the investigators should have exclusive jurisdiction in the field and should be left to prepare their report in the field. But when it comes back to the board, the board then has to accept its overall responsibility for seeing that a proper investigation has been made and therefore decide, as the the bill now permits them to do, whether to order further investigation. From this they would proceed to prepare their report.

6. Quorum of the board. When determining the matters of policy set out in clause 8, the quorum of the board should be a majority of the members of the board.

7. Multiplicity of investigations. We understand that one of the main reasons for establishing an independent board to investigate transportation accidents was to prevent the Minister of Transport from holding inquiries into accidents in which his departmental policies and personnel might be involved. Permitting the minister to hold investigations in situations where the board has not itself commenced an investigation would create this problem, which the act is designed to avoid. We therefore strenuously oppose clauses 53, 54, 55, and 56.

• 1145

It is not sufficient to say that the powers of the minister "are subject to the Transportation Accident Investigation Act". We say that, of course, because the Transportation Accident Investigation Board Act, as it now is, permits the minister to hold parallel investigations, or complete investigations, including matters of cause, where the board has not done so.

Subclause 14.(1) gives the Governor in Council the right to request the board to hold an investigation. The minister can therefore initiate an investigation whenever he deems it necessary by asking the Governor in Council to request an investigation. The minister also could be given the right directly to request the board to conduct an investigation.

It is recognized, however, that the minister should have the right to investigate accidents in order to discharge his other responsibilities as minister, to ensure compliance with the law and regulations, and to that end to sue by way of penal matters or disciplinary proceedings, and to stop dangerous ships from navigating.

[Translation]

pour un mandat de trois ans, de quatre ans et de cinq ans respectivement. À mon avis, c'est de la stagnation que d'exiger de reconduire un membre qui siège déjà depuis cinq ans. De plus, le membre peut être déjà avancé en âge lors de sa première nomination.

5. Les objets, les devoirs et les pouvoirs des membres du Bureau et des enquêteurs. L'association est d'accord avec la description des différentes tâches et responsabilités et avec leur partage.

Nous croyons que les enquêteurs devraient avoir entière compétence sur les lieux, où ils doivent rédiger leur rapport. Il incombe au Bureau de s'assurer que l'enquête a été bien faite et de décider, conformément au projet de loi, s'il faut ou non approfondir l'enquête. Après quoi, le Bureau rédigera son rapport.

6. Quorum du Bureau. Lorsqu'il sera nécessaire de déterminer les politiques établies à l'article 8, le quorum devrait être une majorité de membres du Bureau.

7. Multiplicité des enquêtes. Nous comprenons qu'une des raisons fondamentales pour laquelle un bureau indépendant est créé est d'empêcher que le ministre des Transports conduise ses propres enquêtes dont l'objet porterait sur des politiques du ministre ou sur la conduite de son personnel. Si l'on permet au ministre de conduire ses enquêtes lorsque le Bureau n'en aurait pas encore commencé une, ceci permettrait de faire perdurer le même problème que le projet de loi C-2 a pour objet fondamental de faire cesser. Nous nous opposons donc fortement aux articles 53, 54, 55 et 56.

Il ne suffit pas de dire que le ministre exerce ses pouvoirs «sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport». Nous disons cela, bien entendu, parce que le texte actuel de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport permet au ministre de tenir des enquêtes parallèles ou des enquêtes complètes, y compris des enquêtes sur la cause, là où le Bureau ne l'a pas fait.

Le paragraphe 14.(1) donne au gouverneur en conseil le pouvoir de demander au Bureau de faire enquête. Le ministre peut donc ordonner une enquête qu'il juge nécessaire en demandant au gouverneur en conseil d'exiger une enquête. Le ministre pourrait exiger lui-même que le Bureau tienne une enquête.

Nous reconnaissons, cependant, que le ministre doit avoir le droit d'enquêter sur des accidents afin de s'acquitter de ses autres responsabilités en tant que ministre, assurer le respect de la loi et des règlements et, à cette fin, intenter des poursuites criminelles ou prendre des mesures disciplinaires, et empêcher les navires dangereux de naviguer.

[Texte]

To allow the minister to discharge such other responsibilities we propose to enlarge the actual investigation powers of the steamship inspectors in consideration of Bill C-2, assuring the exclusive but absolute independent jurisdiction of the board with respect to safety matters.

On the power of seizure, in our submission it is essential to make it clear that the power to "seize any such thing" in subclause 19.(1) does not include the right to seize or to detain a vessel. I must point out that this is in effect a request to repeal subclause 19.(13).

The principle contained in section 481 of the Canada Shipping Act should prevail—i.e., the authority to seize should be exercised so as "not unnecessarily detaining any such vessel from proceeding on any voyage". We support the Deschênes commission recommendation number 45, which opposed giving the board the right to seize a commercial ship. This should be left as at present with the Coast Guard when unseaworthiness is in question.

Test to destruction: It is submitted that the investigator should not have authority in any circumstances to test to destruction without obtaining a court order, unless with the consent of all parties to any litigation resulting from the accident. It is obvious that a test to destruction has very serious effects for any further inquiry or investigation or lawsuit that might be conducted.

Ordering the crew to leave their vessel: The investigator should not have the right to order the crew of a vessel to leave the vessel. The possession and safety of the vessel and her crew should be left in the hands of the master.

Public inquiry: Preferably, public inquiries should be conducted by board members provided they have the competency to do so. We just leave that with you. Of course in making this submission one has to interpret what the bill means, but we understand the bill to be setting up a procedure whereby most of the public investigations will be held by the board itself, and if that is the intention, then we support it.

Observer status: We submit that the board should be authorized to grant, upon application, any person who has a direct interest in the subject-matter of the investigation status as an observer and be entitled to receive a copy of the draft report.

Reports only where necessary: The board should not be compelled to produce a report "on completion of any investigation", but only where some useful purpose would be served by issuing a report or where the minister requires one, or of course the Governor in Council.

Public reply to the minister: Whenever the minister replies to the board's recommendations as required within 90 days, he should also be required to publish that reply. The words in the act now are "make the reply available",

[Traduction]

Afin de permettre au ministre de s'acquitter de ses responsabilités, nous recommandons que les pouvoirs des inspecteurs de navires soient élargis par l'entremise du projet de loi C-2 afin d'assurer la compétence indépendante exclusive et absolue du Bureau à l'égard des questions de sécurité.

Pour ce qui est des pouvoirs de saisie, nous stipulons qu'il est essentiel d'indiquer clairement au paragraphe 19.(1) que le pouvoir de «saisir un tel objet» ne comprend pas le droit de saisir ou de détenir un navire. Je dois souligner que nous demandons en fait par là d'abroger le paragraphe 19.(13).

Le principe énoncé à l'article 481 de la Loi sur la marine marchande devrait prévaloir, c'est-à-dire que le pouvoir de saisie doit être exercé de manière «à ne pas détenir inutilement le navire et de l'empêcher de poursuivre son voyage». Nous appuyons la recommandation 45 de la Commission Deschênes qui s'opposait au principe de la saisie d'un navire. Ce pouvoir doit continuer d'être conféré à la Garde côtière quand il y va d'une question d'état d'innavigabilité.

Les essais destructifs. Il ne faudrait en aucun cas conférer à l'enquêteur le pouvoir de faire des essais destructifs sans la permission du tribunal à moins qu'il n'y ait consentement de toutes les parties à un procès civil ou criminel découlant de l'accident. Il est évident que les essais destructifs nuisent à toute enquête ou poursuite ultérieure.

L'exclusion des lieux. Il ne faudrait pas conférer à l'enquêteur le droit d'ordonner aux membres d'équipage d'un navire de quitter leur navire. Le contrôle et la sécurité du navire et de l'équipage doivent continuer de relever du capitaine.

Les enquêtes publiques. Préféablement, les enquêtes publiques devraient être tenues par les membres du Bureau pourvu, bien entendu, qu'ils soient compétents. A vous de juger. Evidemment, lorsqu'on rédige un tel mémoire, il faut donner un sens aux dispositions du projet de loi. A notre avis, le projet de loi stipule que la plupart des enquêtes publiques seront tenues par le Bureau même. Si tel est en fait le cas, nous appuyons cette disposition.

Statut d'observateur. Il faudrait que le Bureau ait le droit d'accorder, sur demande, à toute personne directement intéressée par l'objet de l'enquête le statut d'observateur ainsi que le droit de recevoir une copie du projet de rapport.

Nécessité d'un rapport. Le Bureau ne devrait pas être tenu d'émettre un rapport chaque fois qu'il fait une enquête mais seulement lorsqu'il serait utile de le faire ou à la demande expresse du ministre ou du gouverneur en conseil.

Réplique du ministre. Chaque fois que le ministre laisse savoir ce qu'il entend faire des recommandations du Bureau dans le délai prévu de 90 jours, sa réponse devrait être rendue publique. Selon le texte anglais de la loi

[Text]

which means the public must dig it out of the minister. We just think it should come out in every case.

Power to delegate: It is submitted that the power given to the board to delegate its functions under clause 27 should be a power to delegate to qualified persons.

• 1150

Privilege: Clause 28 should require any voice recording listened to during an investigation to be made available to the person who made the recording or to the victim of an accident or his heirs.

Evidence of investigators: An investigator whose affidavit is admitted into evidence under subclause 32.(1) should be required to appear as a witness upon order of the court, etc., as in the bill, whenever it is considered desirable, without special cause. Those of you who are lawyers will be familiar with the fact that when something is done only for special cause it is only done in very exceptional circumstances. It seems obvious to us that if the board thinks this person can contribute to their deliberations then they should have the right to call on that person and require him to appear as a witness.

The Chairman: And cross-examine on the affidavit.

Mr. Smith: Yes.

Short title: Subclause 7.(1) of the bill states that the object of the board is to advance transportation safety. The paramount interest of the public is safety in transportation. Also, in our submission, the bill should identify it as a Canadian bill, as distinct from the acts of other nations, when those are referred to in international investigations. It is therefore our submission that the short title of the act should be "Canadian Transportation Safety Board Act", all of which we respectfully leave with you for your consideration.

I will ask my associate, Mr. Vaillancourt, to deal with the question of multiplicity of hearings. This appears at page 13 of our brief and it is number VII.

Mr. Guy Vaillancourt (Director, Canadian Maritime Law Association): In fact, we are strongly opposed to clauses 53 to 56 inclusive, the purpose of those clauses being to amend the Canada Shipping Act. The reason is that we are of the view that if you adopt the bill as it is now presented then it will maintain alive the power of the minister to conduct investigations, particularly into causes, which is the wording used in section 477 now in the Canada Shipping Act.

We are saying that if the very basic principle of this bill is to make sure that the board is given the exclusive jurisdiction to conduct investigations into causes then that power which the bill purports to maintain should be removed from the minister. That is the very purpose of the bill: to take those powers away from the minister and to invest those powers into the board exclusively, so that

[Translation]

actuelle qui dit «make the reply available», le public doit demander au ministre de rendre publique sa réponse. A notre avis, cela devrait se faire automatiquement.

Pouvoir de délégation. Il faudrait que le pouvoir de délégation conféré au Bureau en vertu de l'article 27 soit un pouvoir délégué aux personnes compétentes.

Privilège. L'article 28 devrait exiger que tout enregistrement de la voix entendu au cours d'une enquête soit mis à la disposition de l'auteur, de la victime d'un accident ou de ses héritiers.

Témoignage des enquêteurs. L'enquêteur dont l'affidavit est admissible en preuve en vertu du paragraphe 32(1) doit être contraint à comparaître sur ordonnance du tribunal, etc. Tel qu'indiqué dans le projet de loi, lorsque cela est souhaitable sans motif spécial. Ceux d'entre vous qui sont avocats savent que ce n'est que dans des cas très exceptionnels que les choses se font pour un motif spécial. Il nous semble évident que si le Bureau pense qu'une personne peut contribuer aux délibérations, il devrait avoir le droit de convoquer cette personne et la contraindre à comparaître comme témoin.

Le président: Et procéder au contre-interrogatoire sur l'affidavit.

M. Smith: Oui.

Titre abrégé. Le paragraphe 7(1) du projet de loi stipule que l'objet de la loi est de promouvoir la sécurité en matière de transport. La sécurité en matière de transport est primordiale pour le grand public. Dans notre mémoire, nous indiquons également que le titre du projet de loi devrait refléter son caractère canadien afin de l'identifier sur un plan international. Nous croyons donc que le titre abrégé de la loi devrait être «Loi sur le Bureau canadien sur la sécurité des transports», recommandation que nous vous demandons respectueusement d'étudier.

Je vais maintenant demander à mon associé, M. Vaillancourt, de vous parler de la question de la multiplicité des enquêtes, rubrique qui figure au point numéro VII de la page 13 de notre mémoire.

M. Guy Vaillancourt (directeur, Association canadienne de droit maritime): Nous nous opposons fermement aux articles 53 à 56 inclusivement dont le but est d'amender la Loi sur la marine marchande du Canada. À notre avis, si vous adoptez le projet de loi tel quel, le ministre conservera son pouvoir de mener des enquêtes, et en particulier sur la cause d'un accident, comme le stipule actuellement l'article 477 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Si le but fondamental du projet de loi est de donner au Bureau la compétence exclusive de mener des enquêtes sur la cause d'un accident, le projet de loi devrait dépouiller le ministre de cette compétence que le projet de loi vise à maintenir. Cela est précisément l'objet fondamental du projet de loi: de dépouiller le ministre de cette compétence et d'en investir le Bureau exclusivement

[Texte]

we have a full, entire, independent board to make reports. So that is basically the thrust of our arguments.

By that argument I am particularly addressing clause 53. I invite you to go to Bill C-2, clause 53, which says this:

53. Section 422 of the Canada Shipping Act is repealed and the following substituted therefor:

Then you have the title just beside that clause, "Superintendence", and the clause reads:

422. The Minister has throughout Canada the general superintendence of all matters relating to wrecks, salvage and,

—of course, the amendment is there—

subject to the Transportation Accident Investigation Board Act, shipping casualties.

We do not even like that proviso of making these powers of the minister subject to the act. We think they should be removed entirely. That is with respect to the general superintendence as provided in clause 53.

If you go to the following clause, clause 54, it amends also the particular section 477 of the Canada Shipping Act. It reads:

477.(1) The Minister may order an investigation to be made by any person or persons appointed for that purpose into the cause of any accident on any ship, whether attended with loss of life or not, subject to the Transportation Accident Investigation Board Act.

These investigations would be conducted precisely into causes, and we think that is in conflict with the very basic principle of the bill. Investigation into causes for safety purposes should be left with the board exclusively. In other words, we do not want the minister to put himself in the same position of conflict of interest by retaining in the minister that right to conduct an investigation. We want that to be removed entirely. But we are prepared to make a concession, and I will get to that later on.

• 1155

The other point that we are opposing is clause 55, which amends a section of the Canada Shipping Act dealing with preliminary inquiries. This is a means that is now open to the minister to conduct investigations into causes, and we oppose that. In our brief we have set out several reasons why we feel preliminary inquiries as they are now conducted are totally unsatisfactory. Page 15, subparagraph (a) states:

Preliminary inquiries are made with a view to advise the Minister as to whether disciplinary action should be taken. Preliminary inquiries are conducted in camera and the report of the preliminary inquiry officer is

[Traduction]

afin d'avoir un bureau indépendant, entier, qui fait rapport.

Voilà en somme le résumé de notre argument, argument qui porte en particulier sur l'article 53. L'article 53 du projet de loi C-2 se lit comme suit:

53. L'article 422 de la Loi sur la marine marchande du Canada est abrogé et remplacé par ce qui suit:

Et juste à côté de l'article il y a la rubrique surintendance alors que l'article se lit comme suit:

422. Sur toute l'étendue du Canada, le ministre exerce la surintendance générale de tout ce qui se rapporte aux épaves, au sauvetage et,

... et voilà bien entendu, l'amendement. . .

sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, aux sinistres maritimes.

Nous aimons encore moins la disposition voulant que le ministre exerce ces pouvoirs sous réserve de la loi. Nous croyons que le ministre devrait être tout simplement dépouillé de ces pouvoirs en ce qui a trait à la surintendance générale prévue à l'article 53.

L'article suivant, l'article 54, porte également sur l'article 477 de la Loi sur la marine marchande du Canada en le remplaçant par ce qui suit:

477.(1) Le ministre peut ordonner à une ou plusieurs personnes de faire enquête, sous réserve de la Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, sur la cause d'un accident survenu à bord d'un navire, qu'il y ait eu ou non perte de vie.

Ces enquêtes porteraient précisément sur la cause et nous croyons que cela va à l'encontre du principe même du projet de loi. Les enquêtes sur les atteintes à la sécurité devraient relever entièrement du Bureau. Cela revient à dire que nous ne tenons pas à ce que le ministre, en conservant le droit de mener l'enquête, se retrouve dans la même situation de conflit d'intérêts, situation que nous voudrions complètement éliminer. Mais nous sommes disposés à faire une concession, et j'y reviendrai par la suite.

Nous contestons également l'article 55, qui amende un article de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui porte sur les enquêtes préliminaires. C'est un moyen par lequel le ministre a désormais la possibilité de tenir des enquêtes sur les causes d'un accident, et nous y sommes opposés. Nous avons exposé, dans notre mémoire, plusieurs raisons pour lesquelles les enquêtes préliminaires, telles qu'elles sont actuellement menées, nous paraissent totalement inacceptables. Il est dit, au paragraphe (a) de la page 15:

L'un des objets de l'enquête préliminaire est d'aviser le ministre quant à toute action disciplinaire qui devrait être prise à l'égard d'un officier de marine. Les enquêtes sont conduites ex parte et le rapport d'enquête lui-même est transmis.

[Text]

—according to the existing rules—

confidential to the Minister... This may now be affected by the Access to Information Act. The fact that inquiries are conducted in absence of counsel of the parties involved and entirely in camera leads to an unjust treatment of the rights and responsibilities of the officers whose conduct is being investigated upon.

In fact, in the present system, when a preliminary inquiry is being conducted and a report is being issued, the names of the individuals are not concerned. But in the industry we can identify very easily who the officers concerned are. Comments are made on their conduct even though they are not invited to make any observations whatsoever before the issuance of the preliminary report. Bill C-2 purports to resolve that problem by inviting the interested parties.

I would agree with the Canadian Air Line Pilots Association that a pilot should be certainly an interested party and a marine pilot as well. Therefore, they should be entitled to make their observations before the issuance of any report. At the present time preliminary inquiries are made without that step being conducted first.

The second point we are making against preliminary inquiries is raised at subparagraph (b), where we say:

The object of the preliminary inquiry is twofold, disciplinary and safety, which makes the issues complicated by itself. Also the fact that the investigation over safety deficiencies is conducted in camera is also unacceptable.

Subparagraph (c) states:

It is the current practice of the investigators to issue public reports without having obtained the views of those concerned by the report.

There is a clear infringement of the rule *audi alteram partem*, which means that you must invite someone to make representations before making decisions as to the conduct of that person. We recognize that the board is not intended to be a court nor is it meant to exercise some quasi-judicial functions. Nonetheless, we want the rights of the parties to be somehow protected. The bill intends to do that, except that the amending section of section 440 of the Canada Shipping Act, in our submission, goes against the very principle of the bill.

Clause 56 maintains another way for the minister to conduct an investigation into cause, which is a formal investigation. This type of investigation is conducted in the major casualties, as we now see and have seen. There were important casualties on the St. Lawrence River, from the west coast as well—everywhere there is water in

[Translation]

... d'après les règles actuelles. . .

... sous pli confidentiel au ministre. La confidentialité exigée par un règlement est sans doute devenue caduque par l'effet de la Loi sur l'accès à l'information. Cependant, le fait demeure que les enquêtes sont conduites ex parte et que ceci conduit à des considérations injustes sur l'attitude des officiers, bien que ceux-ci ne soient pas nommés spécifiquement.

Dans le système actuel, lorsqu'une enquête préliminaire est menée et qu'un rapport est publié, les personnes ne sont pas nommées mais on sait très bien, dans le métier, qui sont les officiers en question. Leur conduite fait l'objet de commentaires bien qu'eux-mêmes ne soient pas en mesure de donner leurs commentaires avant la publication du rapport préliminaire. Le projet de loi C-2 vise à résoudre cette difficulté en invitant les parties intéressées.

Je suis d'accord avec l'Association canadienne des pilotes de ligne sur le fait qu'un pilote devrait certainement être partie intéressée et le même argument s'applique au pilote de marine. Étant parties intéressées, ils devraient être autorisés à faire leurs commentaires avant la publication d'un rapport quelconque. À l'heure actuelle, les enquêtes préliminaires sont faites sans que cette possibilité leur soit donnée.

Notre second argument, à propos des enquêtes préliminaires, est contenu dans l'alinéa (b), où nous disons:

L'objet d'une enquête préliminaire est double, soit d'enquêter pour des raisons disciplinaires d'une part et d'autre part d'établir les déficiences en matière de sécurité. Le double objet est en soi une cause de complication. De plus que l'enquête dont un des objets porte sur les déficiences de sécurité de transport soit tenue à huis clos est insoutenable.

Et à l'alinéa (c):

De nos jours, un rapport public est émis sans même qu'aucune représentation n'ait été faite par aucune des parties impliquées.

Il s'agit là d'une dérogation à un principe de justice naturelle, à savoir *audi alteram partem* qu'une personne a le droit d'être entendue avant qu'un jugement ne soit porté sur sa conduite. Il est vrai que le Bureau n'est pas un tribunal et n'est pas censé exercer des fonctions quasi judiciaires, mais il n'en demeure pas moins que les droits des parties doivent être un peu protégés. Telle est l'intention du projet de loi, sinon que la clause d'amendement de l'article 440 de la Loi sur la marine marchande du Canada va, d'après notre mémoire, à l'encontre du principe même du projet de loi.

L'article 56 accorde au ministre le pouvoir d'ordonner des enquêtes formelles, dans les cas d'accidents majeurs, comme il y en a actuellement et comme nous en avons déjà eus, sur le Saint-Laurent, sur la côte Ouest, bref, partout où il y a de l'eau au Canada. Quand il y a un accident grave, il est d'usage de tenir une enquête

[Texte]

Canada. Whenever there is an important casualty, it has been the practice that a formal investigation is being conducted. Again the Minister of Transport would be entitled to conduct his investigation over, incidentally, his departmental policies and the conduct of his personnel. We feel that keeping those powers with the minister would maintain this potential conflict-of-interest situation, which we want to disappear entirely. That is basically the thrust.

We recognize—so does the act at subsection 14.(4)—that the minister must, for his other responsibilities, be entitled to make his own investigation. We say that is correctly in order.

• 1200

For instance, we all agree that dangerous ships should not be permitted to sail. However, in the Canada Shipping Act as it is right now—and we have quoted the full section 310 of the Canada Shipping Act under which the Canadian steamship inspectors are entitled to make the investigation—we find that the powers given to the steamship inspectors are not broad enough. They are limited to making inquiries on board ships, and we have underlined in the second line of section 310 the words “on board”. That is not totally satisfactory, because if the inspector goes on board a ship strictly to conduct an investigation, he is not even permitted to go into the owner’s office to get further facts to see whether or not that vessel may represent any danger.

So we say we are prepared, as an exchange for the full and absolute independence of the board, to give the minister some more power so he may discharge his own responsibilities, which are important not only to prevent dangerous ships from sailing, but also to get the evidence to sue in penal matters wherever there is an infringement of the law and the regulations, or also to take disciplinary proceedings against a marine officer should that marine officer breach the law or should his conduct not be that which a marine officer should have.

We say, therefore, that there are in the Canada Shipping Act actually two means of inquiry. The purpose of one is to stop dangerous ships from sailing—that is section 310—and also there is section 504 which entitles the minister to conduct inquiries into the competence and conduct of marine officers. We want that to be maintained, of course, except that the actual legislation, the Canada Shipping Act, says that the powers of the minister to conduct such kinds of inquiries as set out in section 504 are limited to those of a steamship inspector. So there again we are back to where the inspector is limited to getting facts on board a vessel. So we are again suggesting that the steamship inspector’s powers be enlarged so the minister may get all the facts for his other responsibilities and purposes.

[Traduction]

formelle. Là encore, le ministre des Transports a le droit de mener son enquête sur les politiques de son ministère et sur la conduite de son personnel. Si le ministre continue à être investi de ces pouvoirs, un conflit d’intérêts est toujours possible, ce à quoi nous voudrions mettre fin. C’est donc là notre opinion sur cette question.

Nous reconnaissons—comme le fait le projet de loi au paragraphe 14.(4)—que le ministre conserve le droit, en raison de ses autres attributions, de procéder à sa propre enquête et nous lui concédons ce droit.

C’est ainsi que nous sommes tous d’accord sur le fait que des navires dangereux ne devraient pas être autorisés à naviguer, mais dans la Loi sur la marine marchande du Canada telle qu’elle se présente actuellement—nous avons donné une citation complète de l’article 310 de cette loi aux termes de laquelle un inspecteur de navire à vapeur peut procéder à une inspection—nous constatons que les pouvoirs donnés à ces inspecteurs ne sont pas assez larges. Ils se limitent aux enquêtes faites à bord du navire, et nous avons souligné, à la seconde ligne de l’article 310, les mots «à bord». Ceci n’est pas entièrement satisfaisant, parce que si l’inspecteur monte à bord d’un navire pour y procéder à une inspection, il n’est même pas autorisé à entrer dans le bureau du propriétaire du navire pour obtenir d’autres renseignements et voir si le navire est éventuellement dangereux.

Nous sommes donc disposés, en échange de l’indépendance entière et absolue du Bureau, à donner au ministre davantage de pouvoirs pour s’acquitter de ses responsabilités, si importantes non seulement pour empêcher les navires dangereux de naviguer, mais également pour obtenir les preuves permettant d’intenter un procès lorsqu’il y a infraction à la loi et aux règlements, ou de prendre des mesures disciplinaires contre un officier de la marine qui aurait enfreint la loi ou dont la conduite aurait été indigne de la profession.

Nous constatons donc que la Loi sur la marine marchande du Canada contient, en fait, deux sortes d’enquêtes: le but de l’une—article 310—est d’empêcher les navires dangereux de naviguer, mais il y a également l’article 504 aux termes duquel le ministre peut mener une enquête sur la compétence et la conduite d’officiers de marine. Nous tenons au maintien de cet article, bien entendu, sinon que dans le texte actuel de la Loi sur la marine marchande du Canada, le ministre a les pouvoirs de mener ce genre d’enquête dont il est question à l’article 504, mais ces pouvoirs sont limités à ceux d’un inspecteur de navire. Nous nous retrouvons donc devant la même limitation, à savoir celle d’obtenir des faits à bord d’un navire. Nous proposons donc de nouveau l’élargissement des pouvoirs de l’inspecteur de navire, afin que le ministre puisse obtenir tous les faits nécessaires pour s’acquitter de ses autres responsabilités et fonctions.

[Text]

Mr. Tobin: Can the steamship inspector's powers be enlarged by regulation, or does it require an amendment to the Canada Shipping Act?

Mr. Vaillancourt: In my view, it would require an amendment to the Canada Shipping Act, because the act is limited precisely to investigation on board a ship and the regulation would be *ultra vires*.

The Chairman: I am not casting evil stones; you went over your summary very well, Mr. Smith and Mr. Vaillancourt. In your brief, which again was circulated today—we really have not had a chance to read it—you have raised some interesting legal questions. Do you have some more points to make?

Mr. Vaillancourt: I am finished with that aspect of the matter, which is an important one. There is another aspect—

The Chairman: Before you go to the other aspect, I would like to clarify something. I have tried to follow you, looking at Bill C-2 and your objections to these preliminary hearings in camera. Everything you are objecting to is presently in the Canada Shipping Act, is it not?

Mr. Vaillancourt: Exactly.

The Chairman: So you have been working under that regime, good or bad.

Mr. Vaillancourt: We are working actually under that regime, and it conducts a situation whereby—

The Chairman: But because there is now a multi-modal board, this is your opportunity to move to get rid of some of those sections of the Canada Shipping Act that obviously have caused your association some problems in the past. Is that a fair way to put it?

Mr. Vaillancourt: Exactly, that is the very purpose.

The Chairman: What else have you suggested?

Mr. Vaillancourt: The other point I wanted to make clear is the power of seizure. As the president of the CMLA said here, we are strongly opposed to the fact that an investigator would be permitted to seize a commercial ship, particularly. The system is working well. We have no objections to a multi-modal board. All the members here seem to say that is the way it will be in the future. We are glad the marine side of it, we hope, will be able to contribute very actively to the whole board and bring its very positive action. . .

We have a good relationship between the industry and the investigators, I must say. We must say publicly that the investigations are well conducted in the legal framework as it is right now, but that is not satisfactory.

[Translation]

M. Tobin: Les pouvoirs d'un inspecteur de navire peuvent-ils être élargis par règlement ou faut-il amender la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Vaillancourt: À mon avis, il faudrait amender la loi, car celle-ci est limitée à l'enquête à bord d'un navire et le règlement constituerait un excès de pouvoir.

Le président: Je ne vous reproche rien, vous avez très bien exposé votre résumé, monsieur Smith et monsieur Vaillancourt. Dans votre mémoire, qui vient seulement d'être diffusé, de sorte que nous n'avons pas eu l'occasion de le lire, vous avez soulevé d'intéressantes questions juridiques. Est-ce là tout ce que vous vouliez dire?

M. Vaillancourt: J'en ai terminé avec cet aspect de la question, qui est important, mais il y en a un autre. . .

Le président: Avant que vous ne l'abordiez, j'aimerais donner une précision. J'ai essayé de vous suivre, en parcourant le projet de loi C-2 et en écoutant vos objections aux audiences préliminaires à huis clos. Toutes les dispositions contre lesquelles vous vous élevez figurent actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada, n'est-ce pas?

M. Vaillancourt: C'est exact.

Le président: De sorte que bon ou mauvais, c'est le régime dans lequel vous avez fonctionné.

M. Vaillancourt: Oui, c'est le régime dans lequel nous fonctionnons actuellement, et il débouche sur une situation dans laquelle. . .

Le président: Mais comme il existe à présent un bureau multimodal, c'est l'occasion pour vous de vous débarrasser de certains articles de la Loi sur la marine marchande du Canada qui ont donné à votre association du fil à retordre. Est-ce correct?

M. Vaillancourt: Absolument, et c'est pourquoi nous intervenons.

Le président: Quelles sont vos autres propositions?

M. Vaillancourt: Mon autre argument porte sur le pouvoir de saisie. Comme le disait ici le président de l'Association canadienne de droit maritime, nous nous élevons vivement contre le fait qu'un enquêteur puisse, en particulier, procéder à la saisie d'un navire commercial. Le système fonctionne de façon satisfaisante, et nous ne voyons pas d'objection à un bureau multimodal. Tous les gens ici présents semblent dire que c'est ainsi que les choses se passeront à l'avenir, et nous espérons que les représentants des transports maritimes seront en mesure de contribuer utilement aux travaux du Bureau tout entier et d'intervenir de façon positive. . .

Il existe, dois-je dire, de bonnes relations entre les enquêteurs et le secteur maritime, et nous reconnaissons que les enquêtes sont menées en bonne et due forme mais cela n'est pas encore satisfaisant.

[Texte]

[Traduction]

• 1205

The point we wanted to make is the right to seize a commercial ship; we oppose that. It has never been the cause of any problem to the investigators, so far as we are aware. We have been involved in many, many shipping casualties each year, and we do not see the necessity. The actual law does not permit it except—and we again repeat “except”—when the seaworthiness of the vessel is at issue. Then it is the Coast Guard that comes into play and stops the vessel from sailing.

But for the purposes of the investigation we say that in any major casualty the ship is stopped from going any further because she will have to be repaired somehow. The inspectors of what we call the “classification society”, which are societies grouping experts, will come on board a ship and see for the benefit of the insurers that proper modifications are made. It has been the practice for the investigators during that period of time to conduct their investigation on board and to get their evidence. Also, I think there was quite a fair amount of co-operation between those investigating and the “investigatee”.

The Chairman: Mr. Hall of The Shipowners' Association was before us and made the same point, very, very much so. Is that just about it on these legal points, Mr. Vaillancourt? Yes, you are in effect trying to amend the Canada Shipping Act through C-2.

Mr. Smith: Mr. Chairman, we want to make it clear that the board is the body that is going to look into all safety accidents. May I just add a point which is not in our brief by saying we support the point made by the representative of the Canadian Merchants' Service Guild, that the Pilotage Act should also be made subject to this new transportation accident.

By that I mean that investigations into safety matters when a pilot is in charge of a vessel should be made by the board, not as at present by the specific Pilotage Association or whichever Pilotage authority happens to be in the area.

Mr. Vaillancourt: I just wanted to stress on two points, one of which is the competency of those who should sit on the board.

The Chairman: What do you want to say? Do you think they should be lawyers—even though you are a royal guild?

Mr. Vaillancourt: No. The chairman should be a lawyer, but the members should be competent.

The Chairman: I agree. I must say I will be interested in how you report that back to the—

Mr. Tobin: In our case we have a chairman who is a lawyer—but he is also competent.

L'objection que nous avons portée sur le droit de saisir un navire commercial, et nous nous y opposons. Cela n'a jamais constitué un problème pour les enquêteurs, pour autant que nous sachions. Nous participons chaque année à de nombreuses enquêtes sur des accidents maritimes, et nous n'en voyons pas la nécessité. La loi actuelle ne l'autorise pas si ce n'est—et nous insistons là-dessus—lorsque la navigabilité du bateau est en cause. C'est alors que la Garde côtière intervient et interdit au navire de naviguer.

Mais dans tout accident grave, aux fins de l'enquête, le navire ne peut continuer son voyage puisqu'il doit généralement subir des réparations. Dans ce cas interviennent les inspecteurs de la «Société de classification», qui regroupe les experts maritimes; ceux-ci montent à bord du bateau et veilleront, au nom des assureurs, à ce que les réparations soient faites pour restaurer l'état de navigabilité du bateau. L'usage est pour les enquêteurs de mener, pendant ce temps, leur enquête à bord et d'obtenir les témoignages. Dans l'ensemble, on peut dire qu'il y a eu coopération entre les enquêteurs et ceux qui faisaient l'objet de l'enquête.

Le président: C'est également ce que nous a dit M. Hall, qui représentait l'Association des armateurs. Est-ce que vous avez épuisé vos arguments juridiques, monsieur Vaillancourt? Vous essayez, en fait, de modifier, par le biais du projet de loi C-2, la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Smith: Monsieur le président, nous voudrions faire remarquer que le Bureau est l'organisme qui examinera tous les accidents touchant à la sécurité. Permettez-moi d'ajouter une point qui ne figure pas dans notre mémoire: nous sommes en faveur de l'argument présenté par le représentant de la Guilde de la marine marchande du Canada, qui demande que la Loi sur le pilotage relève également de ce nouvel article sur les accidents des transports.

J'entends par là que lorsqu'un pilote est responsable d'un navire, les enquêtes sur les questions touchant à la sécurité devraient être faites par le Bureau et non, comme à l'heure actuelle, par l'Association de pilotage ou par tout représentant autorisé de cette association, qui se trouve être dans les parages.

M. Vaillancourt: Je voulais simplement encore souligner deux aspects de la question, dont l'un est la compétence de ceux qui siègent au Bureau.

Le président: Qu'est-ce que vous voulez dire? Est-ce qu'ils devraient être des juristes—bien que vous soyez une guilde royale?

M. Vaillancourt: Non, le président devrait être juriste, mais les membres devraient être compétents.

Le président: Je suis d'accord. J'aimerais savoir comment vous établissez le lien avec. . .

M. Tobin: Dans notre cas le président est juriste—mais il est aussi compétent.

[Text]

The Chairman: I am a non-partisan lawyer. I realized that I would be professionally negligent once I got in this business. You made your point and I would like you to report back to your law guild on that one. What is your next point, sir?

Mr. Vaillancourt: I will say, of course, competence in the transportation mode, apart from being competent as a chairman; also the number of board members. As we say, it should be a minimum of five and we suggest that there be two for the marine side, on the basis that they do have a lot of investigations.

The Chairman: Yes, and you will be in the *Globe and Mail* tomorrow. But listen, we have your points, and I think questions will help to develop some of those points. I do not want to cut you off, but I guess I am, because I know questions will develop some of those points.

Mr. Tobin: Welcome of course, Mr. Smith, Mr. Vaillancourt. We have certainly opened up a substantial, if I can use the words, can of worms by going into the Canada Shipping Act. Some of us here were around the last time we did the Canada Shipping Act. It was an interesting exercise. It is a large act. It had not been looked at for decades, and probably will not be looked at again—unless I miss my guess—for decades. In order to properly examine and understand what you are saying, because even though some of us were around the table, it is a large act and we would almost have to go back and revisit it.

To put it in simplistic laymen's language, what I understand you to be telling us, with respect to your section on the multiplicity of investigations and sections 53 to 56, is essentially all ministerial power to initiate—as power by the Minister of Transport—investigations, preliminary investigations, for that matter judicial inquiries, ought to be eliminated, entirely. That power should be removed from the minister, which would entail amendments to the Canada Shipping Act, and in fact an amendment to this bill.

• 1210

Mr. Smith: Basically, yes.

Mr. Tobin: Are you then in the process suggesting that the powers set out for the minister in clauses 53 to 56, all of which if read carefully are subject to the Transportation Accident Investigation Board Act, Bill C-2, are or are not available to the new board itself?

Mr. Smith: I think they should be available to the new board.

Mr. Tobin: All those powers.

Mr. Smith: I think it is the intention of the bill.

Mr. Tobin: Notwithstanding Mr. Vaillancourt's comments about the preliminary investigation, the

[Translation]

Le président: Je suis avocat et sans parti pris, mais je me suis rendu compte que si je faisais ce travail, je commettrais des négligences professionnelles. Vous avez plaidé votre cause, et je compte sur vous pour faire rapport à votre guildé sur ce point. Quel est votre argument suivant, monsieur?

M. Vaillancourt: J'entends, bien entendu, la compétence dans le mode de transport, en plus de la compétence en tant que président. Je voudrais également revenir sur le nombre de membres qui siègent au Bureau: ils devraient être cinq au minimum dont deux pour les transports maritimes, en raison du nombre d'enquêtes.

Le président: Oui, et demain on vous citera dans *The Globe and Mail*. Nous avons pris bonne note de vos arguments et les questions aideront peut-être à les étoffer. J'hésite à vous interrompre, mais il le faut, parce qu'avec les questions nous reviendrons sur certains de ces points.

M. Tobin: Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Smith et monsieur Vaillancourt. En abordant la question de la Loi sur la marine marchande du Canada, nous nous sommes certainement fourrés dans un beau guépier. Certains d'entre nous se rappellent encore la dernière fois où nous avons abordé cette volumineuse loi, car c'est un exercice qui ne manquait pas d'intérêt. Il y a des dizaines d'années qu'elle n'avait été examinée et, si je ne me trompe, il se passera de nouveau des dizaines d'années avant qu'on la réexamine. Pour bien comprendre vos arguments, même ceux d'entre nous qui l'ont déjà examinée devraient s'y reprendre une nouvelle fois, parce qu'elle est particulièrement volumineuse.

Si j'ai bien compris ce que vous nous disiez à propos de votre article sur la multiplicité des enquêtes et sur les articles 53 à 56, il conviendrait de supprimer entièrement—pour parler en langue profane—le pouvoir du ministre des Transports de mener les enquêtes, préliminaires, judiciaires ou autres. Ce pouvoir devrait être retiré au ministre, ce qui nécessiterait d'apporter des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada et d'amender, en fait, ce projet de loi.

M. Smith: Oui, effectivement.

M. Tobin: Est-ce que vous proposez donc que les pouvoirs attribués au ministre aux articles 53 à 56 qui, à une lecture attentive, relèvent du projet de loi C-2, à savoir la loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, soient ou non attribués au nouveau Bureau?

M. Smith: Oui, je pense qu'ils devraient l'être.

M. Tobin: Tous ces pouvoirs.

M. Smith: Je pense que c'est l'intention du projet de loi.

M. Tobin: Nonobstant les observations de M. Vaillancourt sur l'enquête préliminaire, le fait que les

[Texte]

inability of individuals to appear, those whose reputations or names or performance may or may not be commented upon without any ability to comment? It is a bit of a contradiction to say these powers ought not to be available to the minister but ought to be available to the board. Mr. Vaillancourt, in setting out his reasons, other than conflict of interest, or appearance of conflict of interest, indicated that some of your members, or people you represent, are improperly treated as a result of these powers, particularly the power of preliminary review.

Mr. Vaillancourt: Yes, that is quite true; and what we are saying, effectively, is that the preliminary inquiry process as it is right now known in the industry should be stopped.

Mr. Tobin: So to be very clear, you do not agree that the powers set out in clauses 53 to 56 ought to be the exclusive jurisdiction of the board insofar as preliminary inquiries are concerned.

Mr. Vaillancourt: Exactly. We do not want the board to conduct the same preliminary inquiries as are now conducted. It is as simple as that. We want, for instance, the possibility for anyone who has a direct interest in the investigation to make his observations or comments to the board as it is now proposed in the bill. So if he feels some point has not been covered by the investigator, that interested party, including the pilot, whoever he would be, should be given an opportunity to make his own representations and observations and contribute effectively to the issuance of a good report at the end of the day.

In the preliminary inquiry process right now that is not there. It is the investigator who goes on the site and conducts an investigation in camera. He meets the pilot, he meets the seamen, he meets everyone he feels he should meet, and he makes his report. We see the report at the end of the day. No one has a chance to speak to it.

Mr. Tobin: I take it both our witnesses today are lawyers?

Mr. Smith: Yes.

Mr. Tobin: Given that each of the powers set out in clauses 53 to 56 is subject to the proposed Transportation Accident Investigation Board Act, can you tell us in layman's language how all these powers are constrained by the bill, assuming the bill were to receive royal assent as proposed? It seems to me the minister is not in a position holus-bolus, at a whim, to exercise the powers prescribed for him in this bill.

Mr. Smith: As the bill stands now.

Mr. Tobin: As the bill stands now.

Mr. Smith: The bill provides that nothing in the proposed act shall prevent a minister from carrying out any investigation he is entitled to make, provided the board has not already started its investigation.

[Traduction]

personnes impliquées, dont la réputation, le nom ou la conduite, font l'objet de commentaires, ne peuvent pas comparaître pour se défendre? N'est-il pas contradictoire de demander que ces pouvoirs soient retirés au ministre, mais soient donnés au Bureau. En exposant ses raisons, outre le conflit d'intérêts ou le semblant de conflit d'intérêts, M. Vaillancourt faisait remarquer que certains de vos membres ou des gens que vous représentez sont lésés à cause de ces pouvoirs, en particulier le pouvoir d'enquête préliminaire.

M. Vaillancourt: Oui, c'est la vérité et nous demandons qu'il soit mis fin au processus d'enquête préliminaire tel qu'il est pratiqué actuellement.

M. Tobin: Précisons bien les choses: vous ne pensez pas que les pouvoirs dont il est question aux articles 53 à 56 devraient relever de la compétence exclusive du Bureau en ce qui concerne les enquêtes préliminaires.

M. Vaillancourt: C'est tout à fait cela. Nous ne voulons pas que le genre d'enquête préliminaire tel qu'il est actuellement pratiqué soit mené par le Bureau. C'est aussi simple que cela. Nous voulons que toute personne qui est directement impliquée par l'enquête puisse présenter ses observations ou commentaires devant le Bureau, comme il est actuellement proposé dans le projet de loi. Si la partie intéressée, quelle qu'elle soit, y compris le pilote, considère que l'enquête n'a pas éclairci certains points, elle devrait avoir l'occasion de présenter ses propres objections et observations et contribuer de façon positive à la publication, en fin d'enquête, d'un rapport valable.

Cette possibilité n'est pas donnée dans le processus d'enquête préliminaire tel qu'il existe actuellement. C'est l'enquêteur qui sera sur place et qui mène une enquête à huis clos. Il s'entretient avec le pilote, les marins, tous ceux qu'il veut interroger, puis il dresse son rapport et c'est seulement en fin de parcours, quand nul n'a plus la possibilité d'intervenir, que nous en prenons connaissance.

M. Tobin: Nos deux témoins sont des juristes, n'est-ce pas?

M. Smith: C'est exact.

M. Tobin: Compte tenu du fait que chacun des pouvoirs exposés aux articles 53 à 56 relève du projet de loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, pouvez-vous nous dire, en vous mettant à notre portée, comment tous ces pouvoirs sont gênés par le projet de loi, à supposer que celui-ci reçoive l'assentiment royal tel qu'il est proposé? Il me semble que le ministre ne peut, sur un simple caprice, décider tout de go d'exercer les pouvoirs que lui reconnaît le projet de loi.

M. Smith: Sous sa forme actuelle.

M. Tobin: Oui, le projet de loi sous sa forme actuelle.

M. Smith: Le projet de loi stipule que rien dans le projet de loi n'a pour effet d'empêcher un ministre d'enquêter sur un accident à condition que celui-ci ne fasse pas déjà l'objet d'une enquête par le Bureau.

[Text]

Mr. Tobin: But does that not envisage that the minister acts in the absence of a decision by the board to act, and does it not envisage that is only when he acts. . . rather than running parallel investigations or a parallel accident investigation agency?

I am being the devil's advocate here. I understand the powers are there. I understand the point that they perhaps ought not to be, if there is to be a truly independent board. But surely the powers prescribed do not envisage the minister operating, for want of a better term, his own separate accident investigation agency or mechanism.

Mr. Vaillancourt: Until the board reacts, he would indeed be entitled to conduct his own investigation.

Mr. Smith: And even if the board acts, the minister can hold an inquiry for purposes other than determining cause.

• 1215

Speaking more generally to your question, there are clearly two stages envisioned by the bill as drafted. One is an investigation stage, and one is a formal inquiry, if it is necessary.

The investigation stage is more akin to the preliminary inquiry stage under the Canada Shipping Act. We think the board should act first in that area and only in that area. The formal investigation is equivalent to an inquiry under the Inquiries Act. Therefore we say certainly insofar as the second stage is concerned, inquiries into questions of safety should be held only on the initiative and by appointment of the board.

Mr. Tobin: Let me be the devil's advocate, Mr. Chairman, but I understand perfectly well where you are coming from. I understand the rationale for the recommendation you make.

Let us assume that what you recommend comes to pass, the appropriate amendments are made and we are off and running with a new multi-modal board. Let us also assume, for reasons that we cannot imagine and in our worst nightmare would not wish, that the multi-modal board evolves three or four years from now into circumstances very similar to circumstances that beset CASB over the last year or two. Let us assume that happens, with five members or nine members, depending on whose amendments we accept. At that stage, who is left to take whatever actions required to restore credibility? Let us assume the worst. It happened to CASB. Let us assume it happens to a new board. Under what you are recommending, there is no ability on the part of any minister, or for that matter the government, to resolve the paralysis if paralysis were to occur once again.

Mr. Vaillancourt: The jurisdiction given to the board is subject to the Public Inquiries Act, so there is nothing

[Translation]

M. Tobin: Mais n'est-ce pas là envisager la possibilité que le ministre agisse en l'absence d'une décision du Bureau de procéder à une enquête, et n'est-ce pas prévoir que c'est seulement lorsqu'il intervient. . . plutôt que de mener une enquête parallèle ou de s'associer à un organisme parallèle d'enquête sur des accidents?

Je sais que je me fais l'avocat du diable, et je comprends que ces pouvoirs existent alors qu'ils ne devraient peut-être pas exister si le Bureau entend être vraiment indépendant. Mais ces pouvoirs ne sont certainement pas donnés pour que le ministre mène sa propre enquête ou, si l'on veut, mette en place son propre mécanisme d'enquête sur les accidents.

M. Vaillancourt: Mais il a certainement ce pouvoir en l'absence d'action de la part du Bureau.

M. Smith: Et même si le Bureau intervient, le ministre peut enquêter sur l'accident à toute autre fin que d'en déterminer la cause.

Pour répondre d'une façon plus générale à votre question, le projet tel que proposé prévoit deux étapes, celle de l'investigation et celle de l'enquête officielle, si besoin est.

La première se rapproche de l'enquête préliminaire aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous considérons que le Bureau devrait prendre l'initiative de l'étape et s'en tenir là. L'enquête formelle équivaut à l'enquête aux termes de la Loi sur les enquêtes; aussi pensons-nous qu'en ce qui concerne cette seconde étape, les enquêtes sur les questions de sécurité ne devraient être entreprises qu'à la demande et à l'initiative du Bureau.

M. Tobin: Je comprends très bien votre point de vue et les motifs qui vous amènent à faire cette recommandation, mais permettez-moi de me faire l'avocat du diable.

Supposons que votre recommandation soit adoptée, que les amendements appropriés soient apportés à la loi et que fonctionne le nouveau Bureau multimodal. Supposons également, pour des raisons que nous pouvons imaginer et que nous n'osons pas formuler dans nos pires cauchemars, que le Bureau multimodal d'ici trois ou quatre ans se trouve dans des circonstances très semblables à celles qui harcèlent, depuis un ou deux ans, le Bureau canadien de la sécurité aérienne. Partons donc de toutes ces hypothèses, avec un bureau de cinq ou de neuf membres, selon les amendements que nous adoptons. A cette étape, à qui revient-il de prendre les mesures nécessaires pour restaurer la crédibilité. Imaginons le pire, c'est arrivé pour le BCSA, supposons que cela arrive au nouveau Bureau. D'après vos recommandations, et s'il devait y avoir de nouveau paralysie du Bureau, aucun ministre ou gouvernement n'aurait le pouvoir de le faire sortir de l'impasse.

M. Vaillancourt: La compétence du Bureau relève de la Loi sur les enquêtes publiques, de sorte que rien

[Texte]

that would prevent the government from conducting its own investigation, as it did for... well, Gander is one example. The sinking of the *Ocean Ranger* investigation was conducted pursuant to the Public Inquiries Act.

Mr. Tobin: In the case of CASB when the Dryden crash came at that stage of the game, because of the difficulties of CASB, a commission of inquiry was established. In the case of Gander, I do not think it was sufficient, but a judicial review was determined as being necessary. The minister acted. I am being the devil's advocate I know, but the only thing that would be left for the Government of Canada would a Royal Commission of Inquiry.

Mr. Vaillancourt: Well, the very purpose of this bill is, I hope, to solve all the problems of the CASB. You want to do a multi-modal board. We are not against that. We want to have a strong marine division because it goes well in marine.

Mr. Tobin: You just sat through the presentation by members of CALPA, who claim that the problem with this bill—obviously you do not share the view—is the division of responsibilities between the chairman of the board and the director of investigations. It is exactly this that caused the difficulties in CASB to begin with, which they submit will cause similar difficulties or make ineffective a new board.

Mr. Vaillancourt: We say that to some extent we share the views of CALPA, inasmuch as we want some competent people to review the reports of the director of investigation or investigators as the case may be. We want someone there with some competence in the field of marine transportation to be able to find out where the deficiencies are in the report of the investigator.

If the competence or the general knowledge as is now proposed in the bill is limited to a collective knowledge—and I am using the expression in the bill—I would be afraid that those members there who might be generalists, as we call them, might not be even able to find where the deficiencies are in the investigation report, in the investigation process itself, and it might even be difficult for them to discharge their responsibilities to order further investigation because they might not be able to recognize where the problems are.

To that extent we share the view of CALPA. We want some people there with the expertise to recognize where the wrongs are and to throw some new light on it and not merely to rubber-stamp a previous report.

Mr. Smith: Mr. Chairman, if I might just add to that answer briefly. Of course it is necessary to assume what will happen in the worst scenario. In the worst scenario I think the Governor in Council would intervene with an extraordinary remedy, which is appointing an investigation and a formal inquiry under the Inquiries Act.

[Traduction]

n'empêcherait le gouvernement de mener sa propre enquête, comme il l'a fait pour... Gander, par exemple. C'est ainsi que l'enquête sur le naufrage de l'*Ocean Ranger* a été menée conformément à la Loi sur les enquêtes publiques.

M. Tobin: En raison des difficultés du BCSA, lorsque l'accident de Dryden s'est produit, une commission d'enquête a été mise sur pied. Dans le cas de Gander, je ne pense pas que cela ait été suffisant, mais on a considéré nécessaire de mener une enquête judiciaire et le ministre est intervenu. Je sais que je me fais l'avocat du diable, mais il n'en resterait plus au gouvernement canadien qu'à constituer une commission royale d'enquête.

M. Vaillancourt: Le projet de loi vise avant tout, je l'espère, à résoudre tous les problèmes du BCSA. Vous voulez un Bureau multimodal, nous ne nous y opposons pas, mais nous voulons que les transports maritimes soient bien représentés.

M. Tobin: Vous venez d'entendre le témoignage de membres de l'ACPLA, qui s'élèvent contre le partage des responsabilités entre le président du Bureau et le directeur des enquêtes, mais de toute évidence, vous ne partagez pas leur opinion. C'est exactement ce qui a déclenché les difficultés du BCSA et en déclenchera, d'après eux, de semblables, ou liera les mains du nouveau Bureau.

M. Vaillancourt: Dans une certaine mesure, nous pensons comme l'ACPLA, en ce sens que nous demandons que des gens compétents examinent les rapports du directeur des enquêtes ou des enquêteurs, selon le cas. Nous tenons à ce qu'ils s'y connaissent bien en transport maritime, afin de pouvoir mettre à jour les lacunes du rapport de l'enquêteur.

Si la compétence ou les connaissances générales, comme il est actuellement proposé dans le projet de loi, sont limitées à une connaissance collective—et je reprends là une expression utilisée dans le projet de loi—je crains que les membres du Bureau qui sont des généralistes, comme nous disons, ne soient même pas en mesure de déceler les lacunes du rapport d'enquête, du processus d'enquête lui-même, et ils risquent même d'être handicapés pour demander une nouvelle enquête, parce qu'ils ne sauraient pas déceler les problèmes.

A cet égard nous partageons l'opinion de l'ACPLA. Nous voulons que siègent au Bureau des gens assez perspicaces pour détecter les tares, présenter les choses sous un nouveau jour et qu'ils ne se contentent pas de simplement avaliser un rapport.

M. Smith: Monsieur le président, permettez-moi de répondre brièvement à cette observation. Il faut naturellement toujours prévoir le pire, mais dans ce cas ce serait le gouverneur en conseil qui interviendrait par un recours extraordinaire, à savoir en ordonnant une enquête formelle aux termes de la Loi sur les enquêtes.

[Text]

However we very strongly feel that, in the words of Mr. Sopinka, the way that the board will perform and succeed depends on the quality and the competence of the members appointed.

• 1220

Mr. Tobin: I agree that Mr. Sopinka indeed said what you just pointed out to us, but he also said that the division of powers between the chairman, the director of investigations and in fact the board members, as envisioned in Bill C-2 and as was practised under the old CASB, was a mistake. If he is an authority in one area, he is certainly an authority in another.

Mr. Vaillancourt: It is a matter of philosophy. It is a matter of concept. We say the concept proposed here is good, and maybe others will disagree. We hope to have some good investigators conducting a proper investigation, and then a proper review board.

Mr. Tobin: I totally agree.

Mr. Vaillancourt: To some extent we share the views of Mr. Sopinka on this, because he is talking about competence in the field of transportation.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Welcome, gentlemen. You have certainly given us a lot to mull over in your brief, and I want to thank you. I want to pursue for a moment the role of the board and how it operates.

You say in your brief that you agree with the description of the various tasks and the apportionment of respective responsibilities. One of the discussions this committee has had is how we give power to the Chair. Do we give it by legislation and list the chairman's responsibilities, or do we give the power to the board to pass to the Chair those powers that through a majority vote they deem appropriate? Which do you like?

Mr. Smith: I think we support again Mr. Sopinka's view, which is that the board has the ultimate responsibility. There is no point in appointing, in his words, a five-man board unless you give them the authority to carry out their duties. In order to do that, I would suggest that the board be a vital part of formulating all questions of policy.

Mr. Angus: In your brief at item VI, you say that when the board is determining matters of policy it should be a majority of the full board. What about investigations? Let us use marine as an example, and let us say we end up having a board with at least two members from the marine community, and they decide to in effect do a subgroup or something smaller than the full board. Should it be a requirement of legislation that at least one of those board members with expertise in the field they are investigating be on that panel?

[Translation]

Nous sommes toutefois d'avis que, pour reprendre les termes de M. Sopinka, la façon dont le Bureau s'acquittera de ses responsabilités dépendra de la qualité et de la compétence des membres nommés.

M. Tobin: Il est vrai que M. Sopinka avait une opinion très semblable à la vôtre, mais il disait également que la division des pouvoirs entre le président, le directeur des enquêtes et, en fait, des membres du Bureau, telle qu'envisagée dans le projet de loi C-2 et pratiquée par l'ancien BCSA, constituait une erreur. S'il fait autorité dans un domaine, il doit aussi le faire dans un autre.

M. Vaillancourt: C'est une question de principe, de philosophie. Nous sommes d'accord avec le principe tel qu'il est proposé ici, d'autres ne le sont peut-être pas. Il nous faut de bons enquêteurs pour mener de solides enquêtes, et un Bureau compétent.

M. Tobin: Je suis tout à fait d'accord.

M. Vaillancourt: Nous partageons là-dessus l'opinion de M. Sopinka, qui insiste sur la notion de compétence en matière de transport.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Votre mémoire contient ample matière à réflexion et je vous en remercie. Je voudrais revenir pendant quelques instants sur le rôle du Bureau et son fonctionnement.

Dans votre mémoire, vous vous dites d'accord avec la description des attributions du Bureau et la répartition des responsabilités. Le Comité a longuement discuté de la façon dont nous donnerions le pouvoir au président. Serait-ce par législation, en énonçant ses attributions, ou donnons-nous le pouvoir au Bureau qui en investit le président par un vote majoritaire, s'il le juge approprié? Quelle est votre préférence?

M. Smith: Nous appuyons, là encore, l'opinion de M. Sopinka d'après lequel le Bureau devrait avoir la responsabilité en dernier ressort. Il ne sert à rien comme disait M. Sopinka de nommer un bureau de cinq membres si ces derniers n'ont pas l'autorité pour exercer leurs attributions. A cet effet, je propose de confier au Bureau un rôle essentiel de formulation de toutes les questions de politiques.

M. Angus: Au point IV de votre mémoire, vous dites que lorsque le Bureau décide de questions de politiques, il devrait le faire à la majorité absolue de tous les membres. Qu'en est-il pour les enquêtes? Prenons comme exemple les transports maritimes et supposons que le Bureau compte deux membres au moins qui représentent les transports maritimes, et ceux-ci décident de constituer un groupe restreint, moins nombreux que le Bureau au complet. Faudrait-il stipuler dans la loi qu'au moins un des membres du Bureau spécialisés dans le domaine des transports qui fait l'objet d'une enquête, siège à ce comité restreint?

[Texte]

Mr. Smith: Yes. We think that should be a requirement. We do not think it is necessary to have such a large quorum, and we bear in mind that many, many accidents are investigated which are not of enormous significance but nevertheless require an investigation. It seems to us that a quorum of two is probably adequate in a lot of cases, which is basically what the bill suggests.

Mr. Angus: When that quorum of two makes some decisions, particularly in terms of recommendations or listing the causes or the perceived causes, should that be it, or should that have to go to the full board for a majority vote before it becomes a decision of the Accident Investigation Board?

Mr. Vaillancourt: In fact, it seems to me to be obvious that if we have a competent chairman presiding over this body, whenever he has a marine accident he will have someone from the marine side at least to hear it. We are proposing that there be two, so that in major casualties the whole division, if I may use that expression—again, I am following to some extent CALPA's submission—is there to hear the case and make a report.

What is the purpose of having someone in the air field looking into a ship casualty? Quite frankly, you might be a generalist, but I would refrain from looking into an air accident. That is why we want to have at least two from the marine sector, and we have no objection to more.

• 1225

Mr. Angus: You are not answering my question, though. I would agree with you it makes sense for the ongoing conduct of the investigation that a small group from the board be responsible, and that group must have expertise. Should that small quorum be allowed to make a decision with which the whole board is labelled? Or should they be required to bring their recommendations to the full board and convince their colleagues in other modes that the investigation was done appropriately and that these are the appropriate recommendations?

Mr. Smith: It is not a matter we considered previously. The point you make is a very good one and it certainly brings to mind the problems earlier with the existing Air Safety Board. Unless you do something along the lines you are proposing, the two members of the board who are the quorum might produce a report with which the other three did not agree. Certainly I would think it would be a safeguard to have some means of making sure that the report is run by all the other members and they have a chance to dissent if they wish.

Mr. Angus: I have a question on the make-up of the board, not so much who is on it but how they get there. This is not a board that is, shall we say, implementing the

[Traduction]

M. Smith: Oui, une telle clause s'impose, à nos yeux. Il n'est pas nécessaire d'exiger un aussi grand quorum, compte tenu du fait qu'un grand nombre d'accidents qui n'ont pas grande signification font l'objet d'une enquête. Un quorum de deux suffit probablement dans un grand nombre de cas et c'est essentiellement ce que propose le projet de loi.

M. Angus: Et lorsque ce quorum de deux prend des décisions, en particulier formule des recommandations et énonce les causes présumées d'un accident, ce jugement devrait-il être définitif ou devrait-il être approuvé par vote majoritaire du Bureau au complet avant de devenir une décision officielle du Bureau d'enquête sur les accidents de transport?

M. Vaillancourt: Il me semble évident que si le Bureau est présidé par une personne compétente, celle-ci demandera à un spécialiste des transports maritimes, dans le cas d'un accident dans ce mode de transport, d'être saisi du dossier. Nous proposons qu'il y ait deux spécialistes, de sorte que dans le cas d'accident grave, cette section tout entière, si je puis utiliser cette expression—je reprends dans une certaine mesure le mémoire de ACPLA, entend les témoins et dresse un rapport.

A quoi bon faire examiner un accident de navire par un spécialiste des transports aériens? Vous pouvez être un très bon généraliste, mais je me garderais bien d'enquêter sur un accident d'aéronautique. C'est pourquoi nous demandons qu'il y ait au moins deux spécialistes des transports maritimes, et ne voyons pas d'objections à ce qu'il y en ait davantage.

M. Angus: Mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je pense comme vous qu'il serait bon pour l'enquête de confier les responsabilités à un petit groupe nécessairement constitué de spécialistes. Devraient-ils pouvoir prendre une décision qui serait mise au compte de l'ensemble du Bureau? Ou faudrait-il qu'ils présentent leurs recommandations à tous les membres du Bureau pour convaincre leurs collègues des autres modes de transport que l'enquête a bien été faite et que les recommandations qu'ils présentent sont celles qui s'imposent?

M. Smith: Nous n'avons pas encore examiné cet aspect. Ce que vous dites me paraît très valable et me fait penser aux problèmes qui se posaient précédemment avec le Bureau actuel de la sécurité aérienne. À moins que vous ne fassiez quelque chose selon ce que vous proposez, les deux membres du Bureau, qui ont été choisis, pourraient présenter un rapport que n'approuveraient pas les trois autres. Il me semblerait préférable de trouver le moyen de s'assurer que tous les autres membres jettent un coup d'oeil sur le rapport et qu'ils aient la possibilité de ne pas l'approuver s'ils le souhaitent.

M. Angus: Je voudrais poser une question quant à la constitution du Bureau, non pas tant au sujet de ses membres, mais de la façon dont ils occupent cette

[Text]

philosophy of the government of the day, but is a neutral, non-partisan body where we are looking for expertise, whether it is specialist or generalist in accident investigations. Would you support some other kind of process, perhaps panels from each of the modes of travel that would do some kind of screening, like the Law Society does in terms of appointments to the courts?

They could say, here is a shopping list, or vice versa the government could say, here is a group of people we are thinking about. As Norm Hall said, they would have a group that would take a look at those to find out those with whom the industry would be comfortable. How would you respond to that?

Mr. Smith: I think affirmatively, yes. It would be useful to do that. It is always useful to have a board appointed that is acceptable to the people who are going to be very much involved in their deliberations.

Mr. Angus: As opposed to just appointing somebody who has ridden on a ship at one point in their life.

Mr. Smith: Right.

Mr. Angus: A number of groups have the said that the Minister of Transport should not be the one through whom the new board should report. Suggestions have been made that it should be the Minister of Justice, or the President of the Privy Council. What are the views of your association on reportability?

Mr. Smith: First, we agree that the minister should not be the person to report. Second, we were rather taken with the suggestion of the Canadian Merchant Service Guild that it be the President of the Privy Council, because the Department of Justice or the Minister of Justice is often involved for further reasons in investigations.

Mr. Benjamin: Why not report through the Speaker?

Mr. Smith: No reason.

Mr. Comuzzi: All my questions have been answered.

The Chairman: Thank you, Mr. Comuzzi, for co-operating with the Chair. All the questions were asked and answered and therefore we are not going to have repetition, which is a delightful precedent.

Mr. Benjamin: Just a follow-up then, for the record.

Would you think it even more appropriate if the board's final report is submitted to the Speaker of the House of Commons, and he shall forthwith make it available to all the ministers, all members and all interested parties, and it becomes a public document?

Mr. Vaillancourt: From my own side I do not think that would be quite necessary, that it go to the House as such. I think we are creating an independent body.

[Translation]

fonction. Cet organisme n'est pas là pour appliquer l'idéologie du gouvernement au pouvoir car il est neutre, apolitique et constitué d'experts en enquête sur les accidents, qu'il s'agisse de spécialistes ou de généralistes. Seriez-vous en faveur d'un autre système où des groupes de chaque moyen de transport effectueraient peut-être une sorte d'examen de sélection, comme le fait la Law Society pour les nominations aux tribunaux?

Ils pourraient dire voici une liste, à moins que le gouvernement ne propose certaines personnes. Comme l'a dit Norm Hall, un groupe examinerait les candidats proposés pour déterminer ce qu'accepterait aisément l'industrie. Qu'en pensez-vous?

M. Smith: C'est une bonne idée. Il serait utile de procéder ainsi. Il est toujours bon de nommer un bureau dont les membres sont acceptables à ceux qui vont participer étroitement à leurs délibérations.

M. Angus: Plutôt que de se contenter de nommer quelqu'un qui a navigué à un moment donné de sa vie.

M. Smith: Très juste.

M. Angus: Un certain nombre de groupes ont dit que le nouveau Bureau ne devrait pas relever du ministre des Transports. Certains ont proposé plutôt le ministre de la Justice ou le président du Conseil privé. Quelle est l'opinion de votre association à cet égard?

M. Smith: Tout d'abord, nous pensons aussi que cette responsabilité ne devrait pas être confiée au ministre des Transports. Deuxièmement, nous avons trouvé assez juste la suggestion de la Guilde de la marine marchande du Canada au sujet du président du Conseil privé, car le ministère ou le ministre de la Justice intervient souvent pour d'autres raisons dans les enquêtes.

M. Benjamin: Pourquoi ne pas proposer le président de la Chambre?

M. Smith: Rien ne le justifierait.

M. Comuzzi: On a répondu à toutes mes questions.

Le président: Merci, monsieur Comuzzi, de vous être montré si coopératif avec le président. Toutes les questions ont été posées et on y a répondu; par conséquent nous n'allons pas avoir de répétition, ce qui est un précédent très agréable.

M. Benjamin: Juste un point supplémentaire, aux fins du compte rendu.

Vous paraîtrait-il plus approprié que le rapport final du Bureau soit présenté au président de la Chambre des communes qui le mettrait ensuite à la disposition de tous les ministres, de tous les députés et de toutes les parties intéressées, pour en faire ensuite un document public?

M. Vaillancourt: Personnellement, il ne me paraît pas du tout nécessaire que la Chambre comme telle soit saisie du rapport. Nous créons après tout un organisme indépendant.

[Texte]

Mr. Benjamin: What is to prevent the minister from sitting on the damn thing for a month before he turns it into the House of Commons?

Mr. Vaillancourt: Do you mean the final report and the reply from the minister?

Mr. Benjamin: Yes, so he can get his ass covered in a variety of ways.

• 1230

Mr. Vaillancourt: We want the minister to give a reply—

Mr. Benjamin: Any minister.

Mr. Vaillancourt: —particularly the Minister of Transport.

Mr. Benjamin: But another minister—

The Chairman: Do you have any other questions, because they have given you an answer? It is very clear that they do not want the Minister of Transport, they do not want the Minister of Justice. They have suggested the President of the Privy Council. This is not the place to argue. We will argue when we get to clause by clause.

If there are no other questions from colleagues, I would like now to thank Mr. David Brander Smith of Vancouver and Mr. Guy Vaillancourt from *la belle province de Québec* for their presentation. You certainly were lawyers today, raising a lot of interesting legal questions that we will sort of wrestle with and decide how much we can amend the Canada Shipping Act to take care of some of the problems that you have had with it in the past.

The final question: I gather test to destruction is also in the Canada Shipping Act, is it not?

Mr. Smith: No.

The Chairman: So this is a new change. I was trying to look for it. That is going further than the Canada Shipping Act goes now.

Thank you very much, gentlemen.

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman and all of the committee members. We enjoyed our presence here.

The Chairman: We now call the last witnesses, who have been sitting here patiently. It is the delegation from M-TRAC, Mr. Morrison and his colleague. These people are very concerned about dangerous goods moving through metropolitan areas.

Mr. Harold Morrison (Chairman, M-TRAC): If I may, at this stage, Mr. Chairman, I would like to compliment you and the members of your committee as being one of the most effective committees in Parliament. We have

[Traduction]

M. Benjamin: Qu'est-ce qui empêche le ministre d'attendre un mois avant de remettre le rapport à la Chambre des communes?

M. Vaillancourt: Vous parlez du rapport final et de la réponse du ministre?

M. Benjamin: Oui, afin de pouvoir être couvert de bien des façons.

M. Vaillancourt: Nous voulons que le ministre réponde. . .

M. Benjamin: N'importe lequel.

M. Vaillancourt: . . . en particulier le ministre des Transports.

M. Benjamin: Mais un autre ministre. . .

Le président: Avez-vous d'autres questions, parce qu'ils vous ont répondu? Il est très clair qu'ils ne veulent ni le ministre des Transports ni celui de la Justice. Ils ont suggéré le président du Conseil privé. Ce n'est pas le moment de débattre de cette question que nous examinerons lors de notre étude article par article du projet de loi.

Si les collègues n'ont pas d'autres questions à poser, je voudrais remercier maintenant M. David Brander Smith de Vancouver et M. Guy Vaillancourt de la belle province du Québec pour leur exposé. Comme avocats, vous avez soulevé beaucoup de questions juridiques intéressantes que nous ferons notre possible de résoudre lorsque nous déciderons dans quelle mesure il nous sera possible de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada afin de tenir compte de certains des problèmes auxquels vous avez été confrontés par le passé.

Une dernière question. Il semble que la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit aussi les essais destructifs, n'est-ce pas?

M. Smith: Non.

Le président: Il s'agit donc d'une nouvelle modification que j'essayais de retrouver. Cette disposition va plus loin que ne le prévoit actuellement la Loi sur la marine marchande du Canada.

Merci beaucoup, messieurs.

M. Smith: Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie tous les membres du Comité. Nous avons été heureux d'être parmi vous.

Le président: Nous allons convoquer maintenant les derniers témoins qui ont attendu ici patiemment. Il s'agit de la délégation de M-TRAC avec M. Morrison et son collègue qui se préoccupent beaucoup du transport de marchandises dangereuses à travers des agglomérations métropolitaines.

M. Harold Morrison (président, M-TRAC): Je voudrais vous féliciter et féliciter aussi les membres de votre Comité, monsieur le président, que j'estime être le plus efficace des comités du Parlement. Nous avons suivi de

[Text]

been watching your activities very closely. We have seen some very good results, and we think we should put that on the record.

The Chairman: The chairman will turn a blind eye to whatever you want to say for the next 10 minutes! We have your brief, Mr. Morrison. Perhaps you could highlight it.

Mr. Morrison: If you will turn to page 1, Mr. Chairman and members, you will see that our summary is the thrust of this submission: to ensure public confidence in the new board; prompt and thorough investigation of all serious accidents; adequate board powers, including authority to issue orders; complete separation and independence of the board; co-operation with the U.S. National Transportation Safety Board; and prompt disclosure of findings of the board.

Without going into the detail of the brief, which you can read at your leisure, might I just say that listening to some of the submissions made here, there seems to be quite a bit of confusion—maybe it is not innocent confusion—as to what this board is supposed to do.

We were involved in some of the drafting of this legislation, so of course it is of concern to us. You remember, Mr. Chairman, the old Canadian Transport Commission, which we had to put to bed because of the fact that it wore too many hats. It was the regulator and the investigator and the enforcer and the judge and the jury, and it was not very productive. Some serious accidents took place, and we were not getting effective results.

Mr. Mazankowski came up with the idea of the separation of powers. And not only that, the prompt disclosure to the public to allay public concern as to what was going on and the remedies that had to be taken. He suggested that there should be an interim report 60 days after the investigation started. We supported that. We thought that was a very effective way of telling the public that we in the federal government are looking into this thing right away, that we found some initial things wrong and we are taking some action, or it is going to take a long time to find out the results, but this is the progress we have made.

We supported that, Mr. Chairman, but it never became effective. The investigators who were in there, some of them were taking their own sweet time to produce a report. Reports would take a year, more than a year. They would have some recommendations, but in many cases nothing happened. So we think this progressive step, the separation of powers, the independence of the board, must be paramount. I think we have achieved this in the legislation.

[Translation]

très près vos activités. Nous savons que vous avez obtenu parfois de très bons résultats et il nous paraît nécessaire de l'indiquer ici.

Le président: Je fermerai les yeux sur tout ce que vous voulez dire pendant les dix prochaines minutes! Vous avez votre mémoire, monsieur Morrison, et vous pourriez peut-être nous en donner les principaux points.

M. Morrison: Monsieur le président, membres du Comité, si vous examinez la page 1, vous pouvez y voir un résumé de l'essentiel de ce mémoire: faire en sorte que le public fasse confiance au nouveau Bureau; procéder à des enquêtes rapides et exhaustives de tous les accidents graves; confier au Bureau des pouvoirs adéquats, dont celui d'émettre des ordonnances; assurer au Bureau une indépendance totale; coopérer avec le *National Transportation Safety Board* des États-Unis, et faire en sorte que soient rapidement divulguées les conclusions du Bureau.

Je ne vais pas examiner le mémoire en détail, car vous pouvez le lire à loisir, mais je voudrais dire qu'après avoir entendu certains des mémoires qui ont été présentés ici, j'ai eu l'impression qu'il existe beaucoup de confusion—qui est peut-être délibérée—au sujet de ce que ce Bureau est censé accomplir.

Nous avons participé en partie à la rédaction de ce projet de loi qui nous intéresse donc à ce titre. Monsieur le président, vous vous souvenez de l'ancienne Commission canadienne des Transports dont nous avons dû nous défaire car elle avait trop de responsabilités. Elle s'occupait des questions de réglementation, d'enquête, de mise en oeuvre, elle était juge et jury de sorte qu'elle n'était pas très performante. Des accidents graves se sont produits sans que nous ayons obtenu de bons résultats.

M. Mazankowski a eu l'idée de la séparation des pouvoirs et aussi de la nécessité d'informer promptement le public afin qu'il ne se demande plus ce qui se passe et qu'il sache quels recours ont dû être adoptés. Il a proposé que le Bureau publie un rapport provisoire 60 jours après le début de son enquête. Nous avons appuyé cela. Nous avons pensé que c'était une très bonne façon de dire au public qu'au gouvernement fédéral nous faisons enquête sans tarder, que nous avons trouvé initialement certaines difficultés que nous sommes en train de régler, à moins que nous n'indiquions qu'il faudra un certain temps pour obtenir des résultats mais que tels étaient les progrès déjà accomplis.

C'est ce que nous avons approuvé, monsieur le président, sans que cela ne devienne une réalité. Certains des enquêteurs prenaient un temps fou pour produire un rapport, ce qui pouvait leur prendre un an sinon plus. On leur avait fait certaines recommandations sans effet dans bien des cas. Nous pensons donc que cette mesure progressiste, la séparation des pouvoirs, l'indépendance du Bureau, doit être essentielle. C'est ce que nous avons accompli, me semble-t-il, dans ce projet de loi.

[Texte]

[Traduction]

• 1235

We have achieved an independence. We have achieved agreement that there should be prompt reporting. But I am not sure the wording of the bill makes that very clear. I think there should be a word stuck in there that the investigator must issue a report as quickly as possible. That has to be in there. There should be a preliminary report, within 60 days, or as quickly as possible, to tell the public what is going on.

The investigator should have powers, not only to investigate and make findings. He is the man on the spot, and he should have the power to make recommendations to the board. It should not be that the findings are brought in before the board and some separate little department is set up that has not even been on the scene of the accident and knows very little of what actually took place. They will come up with recommendations that may or may not solve the problem. The investigator should be competent person. He should know what he is doing and he should put out a report with recommendations. It would be up to the board to accept these recommendations or reject them. They can make a suggestion to the Minister of Transport, or whatever minister may be involved, to follow this up and then demand a report after 90 days or so.

There is also a question of the board's being independent, acting promptly with competent people on board. It should have a form of co-operation with another body, which already exists in Washington and has a great deal of experience in this field. I mean the National Transportation Safety Board. We have been in very close touch with them. They are doing a very effective job with the tools they have. They do not report to a minister or a secretary within the government. They report directly to Congress and their independence is quite apparent. I think that breeds public confidence.

We have this question of co-operation. Perhaps the idea of a joint commission between Canada and the United States, something like we have in the Great Lakes Commission, might be in order. There is so much cross-border traffic on both sides: in the air, on the ground, and over the water. We emphasize these points here.

Now, there is a very contentious piece of work in this legislation. I never saw it during the drafting. I do not know where these things come up. At the very last minute they suddenly appear. Somebody went and put in subclause 24.(2). Our directors wondered where it came from. My goodness, on the one hand you are setting up a independent board that the public can have confidence in, and on the other you are permitting secret copies of drafts to go to the minister or somebody else.

I do not think subclause 24.(2) has any business in this bill. Unless it is taken out, there is going to be a hell of a flap among the public. We certainly will not accept it and I know a lot of people who will not accept it either. I would hope that if we do nothing else in this submission

Nous avons obtenu cette indépendance. Nous avons réussi à convenir que le rapport devrait être publié rapidement. Mais je ne suis pas certain que le libellé du projet de loi l'indique très clairement. Je pense qu'il faudrait ajouter que l'enquêteur doit publier son rapport le plus tôt possible. Il faut l'indiquer. Il devrait y avoir un rapport préliminaire dans les 60 jours, ou aussi rapidement que possible, afin de dire au public ce qui se passe.

L'enquêteur devrait avoir des pouvoirs ne se limitant pas à faire enquête et à trouver des résultats. Il doit se montrer à la hauteur, de sorte qu'il devrait pouvoir faire des recommandations au Bureau. Il ne faudrait pas que les conclusions soient présentées au Bureau ni qu'un petit groupe distinct soit constitué, alors qu'il n'a même pas été sur les lieux de l'accident et qu'il sait à peine ce qui s'est effectivement produit. Ces recommandations pourraient ou non résoudre le problème. L'enquêteur devrait être quelqu'un de compétent. Il devrait savoir ce qu'il fait et présenter un rapport contenant des recommandations que le Bureau pourrait accepter ou rejeter. Il peut suggérer au ministre des Transports ou à un autre ministre intéressé d'examiner la question pour demander ensuite un rapport dans les 90 jours environ.

Il est aussi question que le Bureau soit indépendant et qu'il agisse promptement avec des membres qui soient compétents. Il devrait coopérer avec un autre organisme qui existe déjà à Washington et qui s'est acquis une grande expérience dans ce domaine. Je veux parler du «National Transportation Safety Board» avec lequel nous avons collaboré très étroitement. Il fait un travail très efficace avec les outils dont il dispose. Il ne relève pas d'un ministre ni d'un secrétaire du gouvernement. Il relève directement du Congrès, d'où sa très visible indépendance qui est le garant de la confiance du public.

Il y a donc la question de la coopération. L'idée peut-être d'une commission mixte entre le Canada et les États-Unis, quelque chose comme ce que nous avons avec la Commission des Grands lacs, pourrait être envisagée. Il y a tant de circulation transfrontalière des deux côtés, par air, terre et eau. Nous insistons ici sur ces points.

Il y a quelque chose qui me gêne beaucoup dans ce projet de loi et que je n'ai jamais vu au cours de la rédaction. J'ignore d'où viennent ces dispositions qui se présentent tout à coup à la dernière minute. Quelqu'un a ajouté le paragraphe 24.(2). Nos directeurs se sont demandé d'où il provenait. C'est incroyable, d'une part vous constituez un bureau indépendant en qui le public peut faire confiance, et de l'autre, vous autorisez que des projets de rapport soient envoyés à titre confidentiel au ministre ou à quelqu'un d'autre!

Je ne pense pas que le paragraphe 24.(2) se justifie dans ce projet de loi. Il faudra le retirer pour éviter l'affolement du public. En ce qui nous concerne, nous n'acceptons pas cette disposition et nous savons que beaucoup la rejeteront aussi. Si notre mémoire ne sert

[Text]

we emphasize this point: for goodness sake, take that out of there and make sure that nothing goes in to replace it in that kind of language. Then at least we will know that the independence of the board is intact.

There have been a lot of submissions suggesting why we ought to place more emphasis on air and maybe less on rail accidents. Maybe a rail accident is not as glamorous or as spectacular as an air accident, but they are very serious accidents. We have had a lot of input. The M-TRAC organization has been called by people in Akron, Ohio, who had two very serious accidents, pleading with us to give them as much help as we can. We try.

• 1240

We have had a very serious accident recently in California, and if you look at the back of the submission then you will see an aerial photo of this accident. You can see what it could do, the number of people injured, dead, the number of houses destroyed, because of a runaway train. You say to yourself, well, that happened in California, it cannot happen in Canada. Sir, it can happen in Canada and it does happen here. We have had problems with runaway trains. We have had problems that have caused serious accidents, and I only have to tell you about the Hinton accident to tell you what kinds of serious accidents could occur. It is up to all of us to ensure that the prime motive in everything is to make sure these accidents do not take place—deterrence—and the way to do that is through investigation of accidents and findings and implementing the recommendations to prevent recurrence.

The Chairman: Mr. Morrison, I thank you very much for verbalizing your written submission, which I was glancing over as you spoke. I certainly saw that you took great exception to subclause 24.(2), on which I know members are going to question you. Before I throw it open for questions, could you identify the gentleman to your right, whom I have also, I think, seen.

Mr. Morrison: Sorry. He is a professional engineer who happens to be the Deputy Chairman of the M-TRAC, Mr. Harry Behrend. He has long been a hard-working volunteer, and he has given a great deal of his time to this organization.

The Chairman: I know. I just wanted to get it on the record because I saw him there and I knew I had seen him before.

Mr. Tobin: I would like to welcome the representatives from M-TRAC once again before the Standing Committee on Transport. You always make a very valuable contribution to the work of this committee, in particular as an organization whose vested interest is the public and no other vested interest.

I want to go to this question, obviously, of subclause 24.(2). What subclause 24.(2) does is provide a guarantee

[Translation]

qu'à une seule chose, nous voudrions insister dessus: je vous en prie, retirez ce paragraphe et faites en sorte que rien ne viendra le remplacer avec un libellé semblable. On saura ainsi que l'indépendance du Bureau est intacte.

Dans beaucoup de mémoires il a été suggéré que nous insistions davantage sur les accidents aériens et moins sur les accidents ferroviaires. Il est possible que les deuxièmes soient moins spectaculaires que les premiers, mais ils n'en sont pas moins des accidents très graves. Beaucoup ont tenu à nous le faire savoir. Des gens de l'Ohio, à Akron, qui ont eu deux accidents très graves, ont communiqué avec M-TRAC pour nous demander de les aider le plus possible. Nous essayons de le faire.

En Californie, nous avons eu récemment un accident très grave dont nous vous présentons une photo aérienne à la dernière page de notre mémoire. Vous pouvez y voir les effets possibles d'un déraillement, en nombre de blessés, de morts, de maisons détruites. Vous vous dites que cela s'est produit en Californie et que ce serait impossible au Canada. Il n'en est rien, monsieur. Nous avons eu des problèmes de déraillement, nous avons eu des problèmes qui ont entraîné des accidents graves, et je n'ai qu'à vous parler de l'accident de Hinton pour vous dire le genre d'accidents graves qui pourraient se produire. C'est à nous tous de nous assurer que l'essentiel est de faire en sorte que ces accidents ne se produisent pas et soient prévenus, et le moyen d'y parvenir, ce sont les enquêtes suivies de résultats et de recommandations qu'il y a lieu de mettre en oeuvre afin d'éviter de nouvelles catastrophes.

Le président: Monsieur Morrison, je vous remercie beaucoup de nous avoir résumé votre mémoire écrit que j'ai parcouru pendant que vous aviez la parole. J'ai constaté que vous vous êtes beaucoup opposé au paragraphe 24.(2) à propos duquel je sais que les membres du comité vont vous poser des questions. Mais auparavant, je vous demanderais de bien vouloir nous présenter le monsieur qui se trouve à votre droite et que je crois avoir déjà vu.

Mr. Morrison: Excusez-moi. C'est M. Harry Behrend, ingénieur qui est aussi vice-président de M-TRAC. Il a travaillé longtemps et très fort comme bénévole et il a donné beaucoup de son temps à cet organisme.

Le président: Je le sais. Je voulais simplement le faire consigner au compte rendu, car en le voyant ici, je savais que je l'avais déjà vu auparavant.

Mr. Tobin: Encore une fois, je voudrais souhaiter la bienvenue aux représentants de M-TRAC au Comité permanent des Transports. Vous avez toujours apporté une contribution très précieuse à nos travaux, surtout comme organisme qui défend les intérêts du public et de personne d'autre.

Je voudrais passer à cette question, bien sûr, celle du paragraphe 24.(2). Cette disposition garantit que le

[Texte]

that the Minister of Transport or any other affected minister shall receive a copy of the draft report, and any other persons or agencies or interests who in the opinion of the board should be sent a copy of the draft report.

I can see justification for sending interested bodies a copy of the draft report to comment on, because it may be the first opportunity they would have to comment on a draft report in advance of the report being made public. I suppose the concern I have in looking at the drafting of subclause 24.(2), and I suspect the concern you have, is that what we could have, based on the way this clause is drafted, is that the minister may be the only person who gets a copy of a draft report and everybody else may in the opinion of the board not be entitled to a copy of the draft report. So in that sense only the minister would see the draft and there might be at least even the perception of a possible complicity or things being rearranged before a final report is there.

If this were worded in such a way as to accomplish one of two things, that it is entirely at the discretion of the board—they are not ordered to give a draft report to anybody—who gets a draft report, would you accept it? In other words, the minister may or may not, but that is at the board's discretion, as it is now at the board's discretion whether any other interested party gets a copy of the report.

Mr. Morrison: I have difficulty, and I am sure my colleague will have difficulty, with that, in this sense. Let us take a judge in a court who is going to hear all the interested parties and make a complete investigation, or even a preliminary investigation. He comes up with his findings or his rulings or his judgment or whatever you would like to call it. I do not see him going around handing out drafts to anybody.

I would say that if there is a very contentious draft, where you are going to take action and close down a whole industry or a company, where a company may be in great jeopardy as a result of the recommendations, then you should give the guy a chance to make a response. But there is a thing in the law called "show cause", and as we see it the board makes recommendations and there is no reason at that stage that all these people looking at these recommendations say, hey, these recommendations are hopeless, they are in error—and make their representations to the person who may have to take action on the recommendations. At that stage it could be very easily done.

But to provide, say, a secret draft to one group but not to another group. . . After all, the public is a group in this. Hell, we are the most interested party in this thing, most likely.

• 1245

Mr. Tobin: Well, it is quite possible under. . . I will go back to my first point. I happen to believe that given the investigators are independent, given we do not provide or

[Traduction]

ministre des Transports ou tout autre ministre intéressé reçoit un exemplaire du projet de rapport, et toute autre personne ou organisme ou groupe auxquels le bureau estime qu'il faudrait l'envoyer aussi.

Il me paraît justifié que l'on envoie aux organismes intéressés un exemplaire du projet de rapport afin qu'ils puissent dire ce qu'ils en pensent, car c'est peut-être la première fois qu'ils pourront le faire avant que le rapport ne soit rendu public. Ce qui me gêne dans le libellé du paragraphe 24.(2) et qui vous préoccupe aussi, me semble-t-il, c'est que nous aurions pu envisager que le ministre soit la seule personne à obtenir un exemplaire du projet de rapport, le bureau estimant que personne d'autre n'a le droit d'en obtenir un exemplaire. Dans ces conditions, le rapport provisoire ne serait examiné que par le ministre, de sorte que certains pourraient avoir ne serait-ce que l'impression d'une complicité possible ou que les choses soient présentées autrement avant la publication du rapport final.

Si le libellé était conçu de façon à laisser entièrement cette question à la discrétion du bureau, ou de façon à ne pas exiger qu'il remette un rapport préliminaire à qui que ce soit, accepteriez-vous cette disposition? Autrement dit, le ministre peut ou non obtenir un exemplaire du rapport, mais c'est au bureau d'en décider, comme il décide actuellement si d'autres parties intéressées peuvent l'obtenir aussi.

M. Morrison: Tout comme mon collègue, j'ai du mal à accepter cette suggestion. Prenons le cas d'un juge qui va entendre en cour toutes les parties intéressées et qui fait une enquête exhaustive, voire une enquête préliminaire. Il parvient à certaines conclusions, à une décision ou à un jugement, si vous voulez. Je ne le vois pas entrain de remettre des ébauches à qui que ce soit.

Je dirais qu'en cas d'ébauche très litigieuse, où vous allez prendre des mesures et fermer toute une industrie ou une société que vos recommandations risqueraient de beaucoup léser, il paraît souhaitable de donner aux intéressés la possibilité de se justifier. Mais il existe en droit ce que l'on appelle la défense, et nous estimons que lorsque le bureau présente ses recommandations, il est inutile qu'à ce stade, tous ces gens les examinent pour s'en plaindre auprès de celui qui aura peut-être à les faire appliquer. Ce serait très facile d'agir ainsi à ce stade.

Mais remettre par exemple une ébauche confidentielle à un groupe plutôt qu'à un autre. . . Après tout, le public constitue un groupe dans tout cela. Après tout, nous sommes sans doute la partie la plus intéressée!

M. Tobin: Eh bien, il est très possible d'après. . . Je vais en revenir à mon premier point. Personnellement, je crois qu'étant donné que les enquêteurs sont indépendants

[Text]

allow, other than at the discretion of the board, an observer to be present during the investigation, given some time before a report is presented interested parties. . . and in this case a company, a transportation agency, whatever, is going to be impacted by the final report, there is occasion when it will be appropriate that a company should get a look at a draft report before it is made public. I do not have any problem with that concept.

Where I agree with you is that clause 24 makes it mandatory to give a draft copy to the minister, but it is at the discretion of the board whether a draft copy goes to anybody else. Therefore at least in theory there is the possibility that the only person who would see a draft copy is the minister. Therein, in my judgment, lies the problem.

If we were to amend subclause 24 to give the minister no more powers than anybody else, so it is purely at the discretion of the board, would that make you feel better? Ultimately, I do not know that I could agree that we should establish or write this bill in such a way that nobody would ever see a draft report, because I think that may be doing a disservice as well. Somewhere in between lies justice, I submit.

Mr. Morrison: Mr. Tobin, you make a good point. But the thing is you have an investigator who is a competent man, supposedly. He not only checks the site of an accident, he checks testimony and gets evidence from all parties concerned. He does not just approach the employee. He will probably approach the management, and the management, I am sure, will have tremendous input in providing their information to the investigator.

A good investigator is not going to take a biased position. He is going to take everything he can get his hands on. All these people will have their chance to make their position clear to the investigator. And that is only the preliminary stage, as a result of which he makes findings. He reaches findings and recommendations. The board look at them, and if they are not satisfied they could call all these people before them and ask, what do you think of these recommendations; perhaps you have some new evidence that might throw a different light on it.

But in the first stage there should be no intimidation of that investigator. There should be no one near him to say to you, hey, wait a minute, we have a special interest. If you go with this recommendation it will destroy our industry or our company.

Mr. Tobin: But clause 24 says "on completion of the investigation", not at a preliminary stage. So nobody is suggesting that at a preliminary stage a draft ought to sent to be anybody. But upon completion. . . the investigation is finished, some conclusions have been drawn before the report is made public, interested parties or affected parties get a chance to see it. To me the difficulty is that it should

[Translation]

et qu'à part le pouvoir discrétionnaire du Bureau en la matière, nous n'autorisons pas la présence d'un observateur au cours de l'enquête, si peu de temps avant qu'un rapport ne soit présenté, les parties intéressées. . . et dans ce cas une société, une compagnie de transport, par exemple, se trouvera lésée par le rapport final, donc dans certaines circonstances, une compagnie devrait avoir le droit de voir un rapport provisoire avant qu'il ne soit rendu public. Je n'ai rien contre ce principe.

Je conviens avec vous que l'article 24 rend obligatoire la remise d'un projet de rapport au ministre, mais le Bureau décide si quelqu'un d'autre peut en obtenir aussi. Par conséquent, du moins en théorie, il est possible que le ministre soit la seule personne à examiner l'ébauche en question. C'est là que se situe le problème selon moi.

Si nous devons modifier l'article 24 afin que le ministre ne se voie pas accorder plus de pouvoir que quiconque et que le Bureau soit seul habilité à prendre des décisions dans ce sens, en seriez-vous plus satisfait? Finalement, je ne sais pas si j'aimerais que l'on rédige ce projet de loi de façon que personne ne puisse jamais voir un projet de rapport, car je pense que cela pourrait être une mauvaise chose aussi. La justice se trouve quelque part entre ces deux possibilités, sans doute.

M. Morrisson: Votre argument est très valable, monsieur Tobin. Mais n'oubliez pas que votre enquêteur est censé être compétent. Il ne se contente pas d'aller voir ce qui s'est passé sur les lieux de l'accident, car il vérifie aussi les témoignages de toutes les parties intéressées. Il ne communique pas uniquement avec les employés mais probablement aussi avec l'employeur qui jouera un rôle très important grâce aux renseignements qu'il fournit à l'enquêteur.

Un bon enquêteur n'aura pas de parti pris. Il utilisera tous les renseignements qu'il pourra obtenir. Tous ces gens auront l'occasion de bien lui préciser leur position. Et il ne s'agit là que de l'étape préliminaire sur laquelle il fonde ses conclusions et ses recommandations. Le Bureau les examine, et s'il n'en est pas satisfait, il peut rappeler toutes ces personnes devant lui pour leur demander ce qu'elles pensent des recommandations et si elles auraient d'autres preuves à présenter qui ajouteraient une autre perspective.

Mais initialement, cet enquêteur ne devrait faire l'objet d'aucune intimidation. Personne ne devrait pouvoir lui dire d'être plus modéré pour ne pas léser tel ou tel groupe, ni dire que telle recommandation détruirait telle ou telle industrie ou société.

M. Tobin: Mais l'article 24 prévoit: «au terme de son enquête» plutôt que de parler de l'étape préliminaire. Personne ne suggère qu'à une étape préliminaire, il faudrait envoyer à qui que ce soit l'ébauche en question. Mais au terme de l'enquête. . . lorsqu'elle est terminée, certaines conclusions ont été tirées avant que le rapport ne soit rendu public et les parties intéressées ou lésées ont

[Texte]

not just be one party to have a chance to see it, because that gives rise to the perception of complicity.

If I understand what you are saying, sir, you are saying that nobody should see the report until it is made public, period.

Mr. Morrison: The investigator's report should be the investigator's report as such, as that of an independent person making the investigation.

Mr. Tobin: I fully concur. But on the question of the report that is ultimately made public, are you saying nobody ought to see it until it is made public?

Mr. Morrison: I do not know what ultimate report you are talking about, Mr. Tobin. The point is the board as such is empowered to make recommendations. I do not see any difficulty with that. I do not see any difficulty with any party being short-changed in this and saying that they want to have a chance to make their position clear or at least that you are in error. They can make their position clear. They can say that to the board at that stage: hey, you are all in error.

Mr. Tobin: I could imagine a circumstance, for example, with traffic moving through urban centres, where it would be appropriate before a final report is made or made public or information is given to the public or a final conclusion is drawn that M-Trac ought to have a chance to look at the draft report, along with several other interested parties.

Mr. Morrison: I cannot agree, Mr. Tobin. We would not want to get that thing before anybody else. We want to be treated as anybody else. What I am trying to do is to protect the investigator. That was the big point.

Mr. Angus: Gentlemen, welcome. I appreciate your time and energy in bringing your views to us. I want to continue on this line, because it is an important one and it is one the committee has wrestled with.

Let me play devil's advocate. You talked about the quality investigator. What happens if you do not have a quality investigator? Let us say it was another Mississauga; you received the draft and you found that there was one hell of a big hole, that they did not look at X, Y and Z. Would you not admit that it is easier to redirect at a draft stage than to try to deal with a *fait accompli* report that is in the public mode, where you could be seen as this one group out in the wilderness that is crying foul?

• 1250

Mr. Morrison: Mr. Angus, I see your point of view, and you are right, we could have incompetent inspectors, we could have an incompetent chairman of the board, we could have an incompetent Minister of Transport, and we

[Traduction]

alors l'occasion de l'examiner. Selon moi, la difficulté tient à ce qu'il ne faudrait pas donner à une seule partie l'occasion d'examiner le rapport, car cela donnerait alors l'idée de complicité.

Si je comprends bien ce que vous dites, monsieur, il semble que personne ne devrait voir le rapport avant qu'il ne soit rendu public, un point c'est tout.

M. Morrisson: Le rapport de l'enquêteur devrait être simplement celui de la personne indépendante qui a procédé à l'enquête.

M. Tobin: Je suis tout à fait d'accord. Mais pour ce qui est du rapport qui est finalement rendu public, êtes-vous en train de dire que personne ne devrait le voir avant ce stade?

M. Morrisson: J'ignore de quel rapport final vous parlez, monsieur Tobin. Le fait est que le Bureau est habilité à faire des recommandations. Je ne vois pas où est la difficulté à cet égard. Je n'ai pas l'impression que certaines parties en soient lésées ni qu'elles puissent réclamer la possibilité de préciser leur position, ni même se plaindre qu'il y a eu erreur. Après tout, elles peuvent très bien exposer leur position et dire à ce stade au Bureau que tous ses membres se trompent.

M. Tobin: Je pourrais imaginer un cas, par exemple, où la circulation traverse des centres urbains et où il conviendrait qu'avant qu'un rapport final ne soit rédigé ou rendu public ou que des renseignements soient donnés au public ou que des conclusions soient finalement tirées, que M-Trac ait la possibilité d'examiner le rapport préliminaire, ainsi que plusieurs autres parties intéressées.

M. Morrisson: Je ne suis pas d'accord, monsieur Tobin. Nous ne voulons pas obtenir le rapport avant qu'il ne soit. Nous voulons être traités comme tout le monde. Ce que j'essaie de faire, c'est de protéger l'enquêteur. C'était là l'élément essentiel.

M. Angus: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie du temps et de l'énergie vous avez consacrés à nous présenter votre point de vue. Je vais continuer selon la même perspective car elle me paraît importante et aussi parce que le Comité en a beaucoup discuté.

Laissez-moi me faire l'avocat du diable. Vous avez parlé de l'enquêteur compétent. Que se passe-t-il s'il ne l'est pas? Supposons qu'il y ait eu un autre Mississauga; vous avez reçu l'ébauche et vous constatez qu'il y a eu de très graves lacunes, que l'on n'a pas examiné X, Y et Z. Ne pensez-vous pas qu'il est beaucoup plus simple de refaire un rapport préliminaire que d'être confronté à un fait accompli, avec un rapport rendu public à propos duquel vos plaintes n'auraient aucun effet?

M. Morrison: Je comprends votre point de vue, monsieur Angus; vous avez raison, nous pourrions avoir des inspecteurs incompetents, un président du bureau incompetant, un ministre des transports incompetant de

[Text]

could have an incompetent government. But these are the risks we take in a democracy and we have to live with them.

Now, listen very carefully. Mr. Justice Foisy was put in charge of the Hinton disaster, and I had some feelings about his appointment. I am going to say it right here, I will put it on the record. I appeared there because I was worried that there was going to be some kind of operation there. I did not see his draft report, nor do I believe that anybody saw his draft report. I consider his report one of the best reports I have ever seen in the history of our investigations.

Now, you may ask whether he knew anything about train accidents. Well, they put him in charge and he produced one of the finest reports I have seen. I think we have to stake our existence and accept the risks. We have to appoint the best inspectors, the most competent we can find, and we have to give them the chance to go out and do the job right.

Mr. Angus: Good. I do not have a sense of what this committee is going to do or even what the government is going to do with regard to the distribution of the draft reports. Let us say that you do not get your way, that draft reports will continue to be circulated. It has been suggested that the final report contain the specific submissions back from those parties that receive the draft reports. There could be an indication as to what action, if any, was taken by the board in response to those suggestions, whether they be from the minister, from CLRA, from M-TRAC or whoever. Is that a way of at least protecting the public and the integrity of the report?

Mr. Morrison: Mr. Angus, you are going to have a prolonged period—and I emphasize the word “prolonged”. These people who want to put in their little submissions are not amateurs. In most cases, they are very skilled lawyers and they are protecting their clients. They are trying to ease and soften the whole impact of something that may be critical of their actions. I can see the need to give them every opportunity to make their position clear. They could do that by submissions or by exchange of views with the investigator. They will have every opportunity to do that, and he will have to note that in his report—

Mr. Benjamin: And before the board.

Mr. Morrison: Yes. If they are not satisfied with the recommendations, they have every opportunity to make their position public and clear to the Minister of Transport, or whatever minister may be involved in the final decision of whether or not to accept the recommendations of the board and implement them. There is a long process. I have seen situations where these people deliberately hold this thing up and delay it, keep it away from public view. Hey, it was a big accident, but next week the public will be less aware of what is going on and there will be other things happening. Two years from now it will all be forgotten.

[Translation]

même qu'un gouvernement incompetent. Mais ce sont les risques que nous prenons dans une démocratie et nous devons vivre avec.

On a confié la catastrophe de Hinton au juge Foisy et j'avais une certaine appréhension au sujet de sa nomination. Je vais le dire ici, officiellement. J'ai comparu parce que je craignais certaines manoeuvres. Je n'ai pas vu son rapport préliminaire et je pense que personne d'autre ne l'a vu non plus. Son rapport me semble être le meilleur que j'aie jamais vu dans l'histoire de nos enquêtes.

Vous pouvez demander s'il savait quoi que ce soit des accidents ferroviaires. Eh bien, on lui a confié cette mission et il a rédigé l'un des meilleurs rapports que j'aie jamais vus. Je pense qu'il faut faire des paris dans la vie et accepter les risques. Nous devons nommer les meilleurs inspecteurs et les plus compétents que nous puissions trouver et nous devons leur donner la possibilité de bien faire leur travail.

M. Angus: Très bien. Je ne vois pas ce que vont faire le comité ou même le gouvernement au sujet de la distribution des rapports provisoires. Disons que contrairement à ce que vous souhaitez, les rapports préliminaires continueront à être distribués. Il a été suggéré que le rapport final renferme les mémoires présentés par les parties ayant reçu les rapports provisoires. Cela pourrait être une indication des mesures adoptées par le Bureau compte tenu de ces suggestions, qu'elles émanent du ministre, de la CRLA, de M-TRAC ou d'autres encore. Est-ce une façon de protéger au moins le public et l'intégrité du rapport?

M. Morrison: Monsieur Angus, il va vous falloir prévoir bien du temps, et je tiens à le souligner. Ces gens qui veulent présenter leur petit mémoire ne sont pas des amateurs. Dans la plupart des cas, ce sont des avocats très compétents qui protègent leurs clients. Ils essaient de réduire et d'atténuer toutes les conséquences de quelque chose qui peut rejaillir sur leurs actions. Je comprends qu'il soit nécessaire de leur donner toute les occasions de préciser leur position. Ils pourraient le faire en présentant des mémoires ou en ayant des échanges de vues avec l'enquêteur. Ils auront toutes les possibilités de le faire, et il devra indiquer cela dans son rapport. . .

M. Benjamin: Et devant le bureau.

M. Morrison: Oui. Et s'ils ne sont pas satisfaits des recommandations, ils peuvent toujours expliquer leur position au public et bien faire comprendre au ministre des transports ou au ministre qui pourra intervenir dans la décision finale, s'il y a lieu d'accepter ou non les recommandations du bureau et de les mettre en oeuvre. Il s'agit donc d'un processus fort long. J'ai vu des cas où ces gens retardent délibérément les choses qu'ils cachent aussi au public. C'est vrai que la catastrophe était grande, mais la semaine suivante le public sera moins au courant de ce qui ce passe et d'autres événements surviendront. Dans deux ans, tout sera oublié.

[Texte]

I think there is a great danger, Mr. Angus, if you follow that kind of pattern. The effectiveness of this board is to ensure that the accidents do not happen again. They must take every possible means of getting that assurance to the public as quickly as possible.

The Chairman: He has been very clear on this point. I think we had better explore other things. As Mr. Morrison said in the verbal part, they hope there can be a change in subclause 24.(2).

• 1255

Mr. Angus: I appreciate that.

The Chairman: We have enough devil's advocates around the table so let us get on to determination.

Mr. Angus: On page 6 you talk about the need to give the board the power to cease operations or other activities on an interim or temporary basis. Can you give us some examples?

Mr. Morrison: Mr. Angus, that is a very good point. In an actual case in fact an investigator came across a big rail accident and suddenly he found that a vital piece of evidence was no longer there, like 80 feet of rail. At other times rail has walked away or has been taken away, or some big portion of a ruptured tank car was taken away for a metal examination and we never heard the results of the examination. We never saw the metal again. Parts of a broken wheel have disappeared. They say they have to have that piece of broken wheel and they make an investigation and finally that piece is gone, disappeared. These are the things that have happened, sir.

Mr. Angus: When you say cease operations, you are talking about an order to shut down CN.

Mr. Morrison: Oh, no; good heavens, no. I would not think we would want to shut down CN or CP or anybody else. The point is if they are carrying on a practice, and that may be overloading vehicles, going at too high a speed, he should have the power.

If the track in that area is suspect, either they take out that track right away, as the investigator may decide, or they slow down their speed for that period, as they do in the United States. A slow order is a very effective way of doing it.

If in fact some practice is going on in a marshalling yard where the investigator suspects that practice has contributed to this accident, he orders them to cease that practice until he has completed this investigation. He should have that power. He is not going to use it every

[Traduction]

Le danger est grand, monsieur Angus, que les choses se déroulent ainsi. L'efficacité du bureau est de faire en sorte que les accidents ne se reproduisent pas. Il doit faire de son mieux pour donner cette assurance au public le plus rapidement possible.

Le président: Il a été très clair à ce sujet. Il vaudrait mieux examiner d'autres questions. Comme l'a dit M. Morrison dans son exposé oral, il voudrait que soit modifié le paragraphe 24.(2).

M. Angus: Je comprends cela.

Le président: Nous avons suffisamment d'avocats du diable autour de cette table. Il est temps d'en arriver à une décision.

M. Angus: A la page 6, vous dites qu'il est nécessaire de donner au Bureau le pouvoir de faire cesser temporairement les opérations ou tout autre activité. Pourriez-vous nous donner quelques exemples?

M. Morrison: Monsieur Angus, voilà une très bonne remarque. Nous avons effectivement eu le cas d'un enquêteur qui, alors qu'il s'occupait d'un accident ferroviaire grave, a tout à tout constaté la disparition d'une pièce à conviction essentielle. Il s'agissait de quelque chose comme 80 pieds de rail. Dans d'autres cas, des rails ont disparu ou ont été subtilisés, ou encore une grande partie d'un wagon endommagé a été emportée à des fins d'examen du métal, et nous n'avons jamais entendu parler des résultats de cet examen. Nous n'avons jamais revu la pièce de métal en question. Il est également arrivé que les pièces d'un essieu brisé aient disparu. On nous dit que l'on a besoin d'un fragment de cet essieu pour faire une enquête et on n'entend plus jamais parler de l'essieu en question. Il a tout bonnement disparu. Voilà le genre de cas qui se sont produits, monsieur.

M. Angus: Quand vous parlez de faire cesser les opérations, voulez-vous parler d'une ordonnance qui aura pour effet de mettre un terme aux activités du CN.

M. Morrison: Oh! non; Grand Dieu, non. Je ne vois pas très bien qui souhaiterait que le CN ou le CP cesse ses opérations. Je veux simplement dire que si certaines pratiques se poursuivent, comme par exemple le surchargement des wagons ou encore la conduite à une vitesse trop élevée, il devrait avoir le pouvoir d'intervenir.

Dans le cas d'une voie suspecte, il faudra soit qu'ils enlèvent les rails suspects, selon ce qu'aura décidé l'enquêteur, soit qu'ils réduisent leur vitesse, pendant une période donnée, comme cela se fait aux États-Unis. Une ordonnance de ralentissement représente un moyen très efficace de procéder.

Dans les cas où un l'enquêteur a des raisons de soupçonner que certaines méthodes employées dans une gare de triage ont pu contribuer à un accident, il peut donner l'ordre de mettre un terme à ces méthodes jusqu'à la fin de son enquête. L'enquêteur doit avoir ce pouvoir.

[Text]

day, but in extreme cases he may be forced to use it, and he should have the right to use it.

Mr. Angus: Should he have to do it in consultation with the operator?

Mr. Morrison: I think he can consult with the operator and tell him what he plans to do, and maybe the operator himself will agree that this practice should be ceased until they get further discovery of evidence.

The Chairman: They have the power to seize now, Mr. Morrison.

Mr. Morrison: In the bill he has the power to seize documents and enter, but I do not think he has the power to stop an operation.

Mr. Tobin: They do.

The Chairman: They do.

Mr. Morrison: Where? If somebody can just point that out to me and I would be very glad to apologize.

Mr. Angus: I think it is a nuance between seizing something—

The Chairman: Subclause 19.(1) is the closest I can see at the moment:

enter and search that place for any such thing, and seize any such thing that is found in the course of that search.

Mr. Morrison: I see that, Mr. Chairman. I do not interpret that as giving him the power to stop a practice or operation which he found dangerous. I think it could be worded just a little stronger.

Mr. Tobin: Mr. Morrison, perhaps you can enlighten us, but in the case of the railway operation under the Railway Safety Act, the power is already there for an inspector to—

Mr. Morrison: The rail safety administration has that power, but in the case of an investigator he is not under the rail safety administration.

Mr. Tobin: I interpret C-2 as currently drafted as giving that power. In fact the railways, the airlines and people on the marine side have all complained about it. They clearly understand that the power is there.

Mr. Morrison: If in fact it is there, fine. I could not see that it was very clear.

The Chairman: I think it is.

[Translation]

Il ne va pas l'exercer tous les jours mais, dans des cas extrêmes, il risque d'être obligé de le faire et ainsi, il aura le droit de le faire.

M. Angus: Devrait-il consulter l'exploitant?

M. Morrison: Je pense qu'il peut consulter l'exploitant et l'informer de ce qu'il a l'intention de faire. Il se peut que l'exploitant lui-même admette le bien-fondé de la cessation des méthodes en question jusqu'à ce que l'on découvre de nouvelles preuves.

Le président: Les enquêteurs ont le pouvoir d'effectuer des saisies, monsieur Morrison.

M. Morrison: En vertu du projet de loi, l'enquêteur a le droit de saisir des documents et de perquisitionner, mais je ne pense pas qu'il ait le pouvoir de faire cesser une opération.

M. Tobin: Ils ont ce pouvoir.

Le président: Oui, ils l'ont.

M. Morrison: Où ça? Si quelqu'un peut m'indiquer où cela est écrit, je serai très heureux de vous faire mes excuses.

M. Angus: Il existe une nuance entre saisir quelque chose. . .

Le président: Pour le moment, c'est l'article 19(1) qui me semble le plus près de ce que vous cherchez. Cet article prévoit que l'enquêteur peut:

perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence de tout objet ayant rapport à une enquête sur un accident de transport et y saisir un tel objet.

M. Morrison: Je vois, monsieur le président. Cependant, je n'interprète pas cet article comme donnant le pouvoir à l'enquêteur de mettre un terme à une pratique ou une opération qu'il estime dangereuse. Je trouve que cet article pourrait être un peu plus fort.

M. Tobin: Monsieur Morrison, vous pouvez peut-être nous éclairer, mais dans le cas des exploitations ferroviaires visées pas la Loi sur la sécurité des chemins de fer, un inspecteur a le pouvoir de. . .

M. Morrison: L'administration responsable de la sécurité des voies ferrées détient effectivement ce pouvoir, mais les enquêteurs ne relèvent pas de cette administration.

M. Tobin: D'après mon interprétation du Bill C-2, tel qu'il est libellé, les enquêteurs ont ce pouvoir. En fait, les compagnies de chemin de fer, les compagnies aériennes et les compagnies de navigation maritime se sont toutes plaintes de cela. Pour elles aussi, un enquêteur détient ce pouvoir.

M. Morrison: Si c'est le cas, tant mieux. Je trouve que ce n'est pas très clair.

Le président: Je trouve que si.

[Texte]

Mr. Morrison: If you interpret it as giving him the power to restrain or cease an operation that he considered dangerous, fine.

Mr. Tobin: So much so that in an extreme circumstance they could stop the whole shooting match right where it is and quarantine it all.

Mr. Keyes: There is also an amendment being put forward by another organization, sir, calling for what he believes necessary about the investigator in consultation with the owner of the property. Do you have any difficulty with the owner of the property, who is usually there in advance of the investigator, having gone through with his team what he believes may be the problem, then the investigator coming on site having discussions with the property owner?

Mr. Morrison: No, I do not see any problem. I think he should hold discussions with the property owner as well as the employees and everybody else who may be involved in that situation.

Do you mean is there any question of a criminal act in his consultation? Certainly not.

Mr. Keyes: No, I am not intimating anything here.

• 1300

Mr. Morrison: I think it is his duty to consult with the management, with the employees, with all interested parties, shippers and so on.

Mr. Keyes: All right. Just to clear up one thing, I am not too sure about how far this witness wants to take the powers of the board when it comes to recommendations. Are you looking for the board to have more power on recommendations?

Mr. Morrison: No, I would think that the board or the investigator, whatever party is involved, as long as they have the power to stop temporarily what they call a very dangerous situation, until maybe the recommendations are implemented or accepted or whatever. . . there may be a court case coming out of it.

I am thinking about the National Transportation Safety Board in Washington; it has power to make recommendations. They follow up these recommendations, but they do not have power to enforce the recommendations. I think in terms of a democratic government, the government at the end of the day must be responsible for enforcing whatever situation—

Mr. Keyes: I suppose why I am a little confused you would say that is because when Metro Toronto came out with their advisement to maintain the 40 kilometre per hour, 25 mile per hour, speed limit for dangerous goods and rail traffic, and then you did not get any response to that as far as legislation—

Mr. Morrison: Oh, we did. Oh, my heavens, yes, sir. The Minister of Transport was very grateful to accept the

[Traduction]

M. Morrison: Si vous interprétez ce projet de loi comme signifiant que l'enquêteur a le pouvoir de réduire ou de faire cesser un opération qu'il considère comme dangereuse, tant mieux.

M. Tobin: Dans des circonstances extrêmes, l'enquêteur peut même faire tout arrêter, séance tenante, et isoler les lieux.

M. Keyes: Il faut également parler d'un amendement proposé par une autre organisation, monsieur, et qui demande qu'il y ait des consultations entre l'enquêteur et le propriétaire concerné. Avez-vous rencontré des problèmes de la part des propriétaires, dans la mesure où il est probable que ceux-ci se sont rendus sur les lieux avant l'enquêteur et ont cherché à identifier le problème en collaboration avec leurs équipes. Lorsque l'enquêteur se présente, le propriétaire ne lui fait pas de difficulté?

M. Morrison: Non, je ne crois pas qu'il y ait de problème. L'enquêteur doit discuter avec le propriétaire, de même qu'avec les employés et toute personne susceptible d'être impliquée dans une situation donnée.

Voyez-vous quelque chose de criminel dans ces consultations? Certainement pas.

M. Keyes: Non, je n'ai rien insinué de tel.

M. Morrison: Je trouve qu'il est de son devoir de consulter la direction, les employés, les expéditeurs et toutes les parties concernées.

M. Keyes: Très bien. Pour préciser une dernière chose, je ne sais pas très bien jusqu'où ce témoin voudrait que l'on étende les pouvoirs du Bureau, pour ce qui est des recommandations. Souhaitez-vous que le Bureau détienne davantage de pouvoirs en matière de recommandations?

M. Morrison: Non, je voudrais que le Bureau ou que l'enquêteur, quelle que soit la partie concernée, ait le pouvoir de faire cesser temporairement une situation qu'ils estiment très dangereuse, jusqu'à ce que les recommandations soient mises en oeuvre, acceptées ou. . . L'affaire sera peut-être portée devant les tribunaux.

Prenons le cas du National Transportation Safety Board, à Washington. Cet organisme a le pouvoir de formuler des recommandations. Il a ensuite le pouvoir d'assurer le suivi de ces recommandations mais non celui de les mettre en application. Nous avons un gouvernement démocratique, et j'estime qu'en dernière analyse c'est le gouvernement qui doit avoir la responsabilité de faire appliquer. . .

M. Keyes: Ce que vous dites me préoccupe un petit peu. En effet, lorsque la ville de Toronto a proposé que l'on maintienne la vitesse limite de 40 km/h, soit de 25 milles à l'heure, pour les marchandises dangereuses transportées par rail, la loi qui a suivi n'a absolument pas tenu compte de cette proposition. . .

M. Morrison: Oh, que si. Grand Dieu, si, monsieur. Le ministre des transports a été très reconnaissant des travaux

[Text]

minority report of a task force and made it mandatory. The speed limits are mandatory by law. The railways appealed and lost the appeal.

Mr. Keyes: Sorry. My apologies. I heard something different in your beginning statement as far as getting word back from the minister.

Mr. Morrison: That has been implemented. I am very grateful to the Minister of Transport for accepting those reports on conditions.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have not had a chance to read it all, but I do not see anything in your report re the composition of the board. I appreciate your remarks about clauses 24 and 25, but on the composition of the board, the bill proposes a five-member board. I suspect that two or three years down the road they are going to have such a workload. . . Would you agree whatever the number of the board, there should be an equivalent number of alternate members appointed with similar types of expertise and knowledgeability to be seconded or replace someone who is ill?

Secondly, the numbers. The pilots suggest nine. A couple or three other witnesses have said seven, two from each mode. The pipeline thing is just symbolism. Do you have any feelings strongly one way or another? Is five sufficient? Because many of the witnesses have been concerned about the representations on boards that have some expertise and knowledgeability about each mode.

Mr. Morrison: I do agree, Mr. Benjamin, that there should be knowledge in the board membership as to the various modes, but they should not be drawn from the ownership of those industries. I think the question about vested interests is very clear, and I think it is very clear in the proposed law that will take place.

Mr. Benjamin: You mean you would then eliminate both the industries and representative of employees.

Mr. Morrison: We had some people who moved up in the Canadian Transport Commission and became commissioners—one of them came out of the unions and so on—and there was a lot of discussion as to whether in fact that provided a focal point for their decision-making.

I think all Canadians, once they leave their jobs and take on a public duty would look on it as their prime purpose to protect the public, not their own industry. You cannot get away from the fact that—

[Translation]

effectués par le groupe de travail, puisqu'il a accepté son rapport minoritaire et l'a rendu obligatoire. En vertu de la loi, il est obligatoire de respecter les limites de vitesse. Les sociétés de chemin de fer ont interjeté appel de cette décision et ont perdu.

M. Keyes: Excusez-moi. Je suis navré. J'avais compris différemment ce que vous avez dit dans votre déclaration liminaire à propos de la réaction du ministre.

M. Morrison: Cette proposition a été mise en application. Je me félicite que le ministre des transports ait accepté ce rapport à certaines conditions.

M. Benjamin: Monsieur le président, je n'ai pas eu l'occasion de lire ce rapport, mais je ne pense pas qu'il soit question de la composition du Bureau. Je suis d'accord avec vous à propos des articles 24 et 25, mais en ce qui concerne la composition du bureau, le projet de loi propose un bureau constitué de cinq membres. Je crains que d'ici deux ou trois ans, ils ne soient surchargés de travail. . . Quel que soit le nombre des membres de ce bureau, ne pensez-vous pas qu'il faudrait prévoir un nombre équivalent de personnes ayant une expertise et des connaissances similaires, de façon qu'elles puissent les remplacer en cas de maladie, par exemple?

Deuxièmement, le nombre. Les pilotes ont proposé neuf personnes. Deux ou trois autres témoins ont proposé le chiffre de sept, deux pour chaque mode de transport. Cette histoire de productoduc est purement symbolique. Qu'est-ce que vous pensez de cela? Est-ce que vous trouvez que cinq soit un chiffre suffisant? Un grand nombre de témoins qui ont comparu ont insisté sur le fait que les membres du bureau devaient avoir une certaine expertise et des connaissances sur chaque mode de transport.

M. Morrison: Je suis d'accord, monsieur Benjamin. Il est nécessaire que les membres du bureau aient des connaissances sur chacun des différents modes de transport, mais ils ne doivent pas être choisis parmi des personnes détenant la propriété de ces moyens de transport. La question des intérêts acquis est très claire, je pense que le projet de loi est également très clair là-dessus.

M. Benjamin: Vous voulez dire que vous voulez éliminer du bureau les membres de l'industrie et les représentants des employés?

M. Morrison: Parmi les candidats possibles, nous avons certains commissaires ayant gravé les échelons de la Commission canadienne des transports, dont l'un d'entre eux venait du monde syndical, et on a beaucoup discuté pour savoir si cela pouvait influencer leur décision.

A partir du moment où un Canadien, quel qu'il soit, quitte son emploi pour exercer une fonction dans une administration publique, il doit considérer que sa tâche première consiste à protéger le public et non pas les intérêts de son industrie. On ne peut pas éviter que. . .

[Texte]

Mr. Benjamin: The difference here is that we are all striving for the board to not only really be independent but also be perceived to be independent, which was not the case with the old CTC, the present NTA and other similar agencies.

• 1305

Mr. Morrison: That is right.

Mr. Benjamin: In the case of a former airline vice-president who has a superb reputation in the safety practices and what not practised on his airline, and similarly with a railway officer or a union officer. . . They then are removed from that milieu. They have to be the kind of people who have the confidence not only of the public and Members of Parliament, but also of the participants in transportation.

Mr. Morrison: You raise a very important point. The whole legislation, to me, is a very serious move, and as somebody suggested at the beginning, maybe the first round of these directors should all be lawyers or something like that to make sure the law works.

Mr. Benjamin: Oh, no!

The Chairman: I think we are now getting into the area of abstract politics, because the reality of the world most likely will survive in some way. The Cabinet will make some appointments no matter what other type of thing, and I do not want to prejudge what the committee is going to do.

I think we have had a full morning here. You have raised interesting points, Mr. Morrison. We have your brief, which is short and succinct. Your point on subclause 24.(2) is very clear, and your experience in railway movements and dangerous goods is well known by the committee. I want to thank you very much for taking the time and trouble to come to the committee. The fact that you came at the end of a long day does not mean we are going to give you short shrift when we get into clause-by-clause study, because your experience is well known by members of this committee. Again, you have hit on a couple of things that other witnesses have talked about, and I think it will help give us the challenge when we deliberate. I want to thank you for coming.

Mr. Morrison: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We have been here for three and a half hours plus a few minutes, and I want to thank the members who have stayed very much for their co-operation. There is not going to be a working session now.

I have had distributed to you the tentative work schedule for the committee, with options from A to Z, which the steering committee discussed yesterday. This is necessary for our budget to present to the Liaison Committee. I do not want any discussion on it. It is not

[Traduction]

M. Benjamin: La différence, c'est nous nous efforçons tous de faire en sorte que le bureau ne soit pas seulement indépendant, mais encore qu'il soit perçu comme tel, ce qui n'est pas le cas de l'ancienne CCT, ni de l'actuelle ANT ou d'autres organismes similaires.

M. Morrison: C'est exact.

M. Benjamin: Prenons le cas d'un ancien vice-président d'une compagnie aérienne, qui jouit d'une réputation extraordinaire pour ce qui est des pratiques de sécurité de sa compagnie, ou encore d'un responsable des chemins de fer ou encore d'un agent syndical. . . Ces gens-là sont ensuite retirés de leur milieu. Il faut donc que ce soit des gens qui jouissent de la confiance non seulement du public et des députés, mais également des personnes qui sont responsables du secteur des transports.

M. Morrison: Vous soulevez un point très important. L'ensemble de ce projet de loi me semble une décision très grave et, comme quelqu'un l'a suggéré au début, on pourrait peut-être, pour la première fois du moins, nommer à la direction de ce bureau des juristes ou des avocats pour nous assurer que la loi sera respectée.

M. Benjamin: Surtout pas!

Le président: Je crois que nous tombons dans le domaine de la théorie politique et de toute façon, le monde continuera de tourner. Le Cabinet continuera à faire des nominations, quoi qu'il arrive, et quant aux travaux de ce comité, je ne voudrais préjuger de ce qu'ils seront.

Nous avons eu une matinée bien chargée. Vous avez soulevé des questions très intéressantes, monsieur Morrison. Nous avons reçu votre mémoire, qui est bref et succincte. Ce que vous avez dit à propos du paragraphe 24.(2) est très clair, et notre comité n'ignore pas que vous avez une longue expérience du transport ferroviaire et particulièrement des marchandises dangereuses. Je voudrais vous remercier d'avoir pris le temps de venir comparaître devant ce comité. Même si nous vous avons entendu à la fin d'une longue journée, nous ne vous oublierons pas au moment de l'examen article par article, car nous sommes tous très conscients de l'importance de votre expérience. Vous avez mis le doigt sur une ou deux choses que d'autres témoins ont signalées, et je pense que cela animera nos discussions lorsque nous en parlerons. Je voudrais vous remercier d'être venu.

M. Morrison: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous avons siégé pendant trois heures et demie et quelques minutes et je voudrais remercier de leur coopération les députés qui sont restés. Nous n'aurons pas de réunion de travail maintenant.

Je vous ai distribué le calendrier provisoire du Comité, avec un certain nombre d'options classées de A à Z, dont le comité directeur a discuté hier. Cela est nécessaire pour le budget que nous allons présenter au Comité de liaison. Il est inutile d'en discuter. Ce document n'est pas

[Text]

exclusive; it is not inclusive. It has a great variety of subjects, as you will see if you take it home on the weekend.

It is a long weekend, and that is why I do not mind that we all stayed here a little longer. I am glad we got through the witnesses today. Do not lose it necessarily—but if you do, there will be copies—because on Tuesday when we come back at 9.30 a.m., we have the National Energy Board, the United Transportation Union, the Canadian Business Aircraft Association, and Seafarers' International Union of Canada. Three of those should be relatively short; one may be a little longer.

Then perhaps at noon or earlier we can discuss several matters of business to which the steering committee has generally agreed anyway. But I think it would be too much to confront members with some of the stuff you have just been given. We are all relatively new, and I think we should have a fuller discussion in the full committee after listening to the members of the steering committee.

On Thursday we have the minister, Shirley Martin, who will be here to answer on Bill C-2. Because of the steering committee deliberations yesterday and the request of Mr. Keyes specifically in a letter to the chairman, after we conclude with her on Bill C-2—and we will conclude with her by noon, if not before; and quite frankly, if we get started with her at 9.30 a.m. we could conclude before noon—there will then be an hour or so when Mr. Keyes and other interested members will examine the minister not on Bill C-2, but on the situation of toxic waste in fuel.

Actually, I have been in touch with her office and I have had several conversations since the steering committee, one just before this committee met. The minister cannot come on the Wednesday, which was focused. There is evidently a motion before the environment committee to have her there, and this was of some concern. Was this just repetition? We are the ones who are going to get to her first and that might avoid whatever else, but at least that is what we agreed to do yesterday.

Mr. Keyes: I thank you for that indulgence. I appreciated the situation on Wednesday, and I thank you for the opportunity for Thursday.

Mr. Angus: I have a procedural point, Mr. Chairman. Normally what we do in steering committee is confidential until approved by the committee. We are in public session. We have a document that lists possible projects. Just for the benefit of new members, can you

[Translation]

exhaustif. Il aborde un grand nombre de sujets comme vous le verrez si vous l'emportez chez vous pendant la fin de semaine.

La fin de semaine qui vient est une longue fin de semaine et c'est la raison pour laquelle je n'ai vu aucun inconvénient à ce que nous restions ici un peu plus tard. Je suis heureux que nous ayons entendu tous les témoins prévus pour aujourd'hui. Ne perdez pas ce document. . . Si vous le perdez, nous aurons d'autres exemplaires. . . Parce que mardi, lorsque nous reprendrons nos travaux à 9h30, nous entendrons les témoins de l'Office national de l'énergie, des Travailleurs unis des transports, de la «Canadian Business Aircraft», et de la Fraternité internationale des gens de mer du Canada. Trois de ces interventions devraient être relativement courtes, et la quatrième un peu plus longue.

Vers midi, ou plus tôt, nous pourrions discuter de plusieurs questions sur lesquelles le Comité directeur s'est dans l'ensemble mis d'accord. Cependant, ce serait peut-être un petit peu trop que de confronter les députés avec le contenu du document que nous venons de vous distribuer. Nous sommes tous relativement nouveaux ici, et je trouve que nous devrions avoir une discussion approfondie en comité tout entier après avoir entendu les membres du comité directeur.

Jeudi, nous entendrons la ministre Shirley Martin qui répondra à nos questions sur le Bill C-2. Compte tenu des délibérations du comité directeur hier et de la demande que M. Keyes a adressée par écrit au président, une fois que nous en aurons terminé avec la ministre à propos du Bill C-2. . . Et j'espère que nous en aurons terminé à midi, sinon avant, car, bien franchement, si nous commençons à 9h30, nous devrions en avoir terminé avant midi, il nous restera à peu près une heure pendant laquelle M. Keyes et d'autres députés intéressés pourront interroger la ministre non pas sur le Bill C-2, mais sur la situation des déchets toxiques découverts dans le combustible.

En réalité, je suis entré en contact avec le bureau de la ministre et j'ai eu plusieurs conversations depuis la réunion du comité directeur. En fait, j'en ai encore discuté juste avant cette réunion du comité. Le ministre ne peut pas venir mercredi comme prévu. Vous savez qu'une motion a été présentée demandant que la ministre compare devant le Comité de l'environnement, ce qui a provoqué certaines inquiétudes. La situation va-t-elle se répéter? C'est devant notre comité que la ministre va comparaître d'abord, ce qui risque de l'empêcher de faire autre chose, mais du moins c'est ce dont nous sommes convenus hier.

M. Keyes: Je vous remercie de votre indulgence. Je comprends le problème qui se pose mercredi et je vous remercie d'avoir proposé jeudi.

M. Angus: Je voudrais poser une question de procédure, monsieur le président. Normalement, ce que nous faisons au sein du comité directeur reste confidentiel tant que cela n'a pas été approuvé par le comité. Nous sommes en séance publique. Nous avons affaire à un

[Texte]

indicate to us what the rules are with regard to talking about any of these?

[Traduction]

document qui énumère un certain nombre de projets possibles. Auriez-vous l'obligeance de nous rappeler, à l'intention des nouveaux membres, quelles règles régissent la discussion de ces questions?

• 1310

The Chairman: I am hoping the weekend intervenes, everyone gets the devil out of here and we do not even look at the document too much, or at least spread it around and read it on the way back.

But Mr. Angus raises a good point. The document is there, and it is like other things—we sort of discuss this in camera until we make decisions, because you can see we cannot do everything on that working document. That is basically for your own information, and we will get into it in full later.

Thanks very much for the co-operation. Have a great weekend, and thank God for Queen Victoria.

This meeting stands adjourned.

Le président: J'espère qu'avec la fin de semaine qui s'en vient tout le monde fichera le camp sans trop examiner ce document ou du moins n'en finira pas la lecture avant de revenir.

Mais M. Angus soulève un point important. Le document est entre vos mains et, comme dans certains autres cas, nous en discutons à huis clos jusqu'à ce que nous ayons pris une décision, car nous ne pouvons pas nous fier uniquement à ce document de travail. C'est principalement pour votre information, et on en discutera à fond plus tard.

Merci beaucoup de votre collaboration. Bonne fin de semaine à tous et rendons grâce à la reine Victoria.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the National Transportation Agency:

Doug Rimmer, Director General, Corporate
Management and Regional Operations;

Gary M. McLaughlin, Director, Railway/Pipeline
Investigations Directorate.

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Captain Norm Bindon, President;

John Keenan, General Counsel.

From the Canadian Maritime Law Association:

David Brander-Smith, Q.C., President;

Guy Vaillancourt, Director.

From M-TRAC:

Harold Morrison, Chairman.

TÉMOINS

De l'Office national des transports:

Doug Rimmer, directeur général, Administration
centrale et Activités régionales;

Gary M. McLaughlin, directeur, Direction des enquêtes
sur les chemins de fer et les productoducs.

De l'Association canadienne des pilotes de ligne:

Capitaine Norm Bindon, président;

John Keenan, conseiller général.

De l'Association canadienne de droit maritime:

Maitre David Brander-Smith, c.r., président;

Guy Vaillancourt, directeur.

De M-TRAC:

Harold Morrison, président.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, May 23, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mardi 23 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité
Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 23, 1989
(9)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Acting Member present: Pierre Vincent for Charles Langlois.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the National Energy Board: Roland Priddle, Chairman; Sandra Fraser, General Counsel; Ed Gordon, Director, Pipeline Engineering Branch. *From the Canadian Business Aircraft Association, Inc.:* Ron Chafe, Executive Director. *From the United Transportation Union:* Ron Bennett, Canadian Legislative Director.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:45 o'clock a.m., it was agreed,—That the Committee commence sitting *in camera* with recording and transcription, to discuss future business.

By unanimous consent, the Chairman presented the Second Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure, which reads as follows:

Your Sub-Committee met on Wednesday, May 17, 1989, to consider future business of the Committee and other matters, and agreed to recommend the following:

1. —That the travelling expenses of Bernard DesChênes, Q.C., be reimbursed, as established by the Board of Internal Economy.

It was agreed,—That the Second Report of the Sub-Committee on Agenda and Procedure be concurred in.

It was agreed,—That the proposed work plan be adopted.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 MAI 1989
(9)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Membre suppléant présent: Pierre Vincent remplace Charles Langlois.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoins: De l'Office national de l'énergie : Roland Priddle, président; Maitre Sandra Fraser, conseiller juridique; Ed Gordon, directeur, Direction du génie des pipelines. De la Canadian Business Aircraft Association, Inc. : Ron Chafe, directeur exécutif. Des Travailleurs unis des transports : Ron Bennett, directeur législatif canadien.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Les témoins font des déclarations et répondent aux questions.

À 11 h 45, il est convenu,—Que le Comité adopte le huis clos, avec services d'enregistrement et de transcription, pour déterminer ses futurs travaux.

Par consentement unanime, le président présente le Deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure, libellé en ces termes :

Votre Sous-comité s'est réuni le mercredi 17 mai 1989 pour déterminer les futurs travaux du Comité et d'autres questions et il a convenu de recommander ce qui suit :

1. Que les frais de déplacement de Maître Bernard DesChênes, c.r., soient remboursés, conformément à la politique du Bureau de régie interne.

Il est convenu,—Que le Deuxième rapport du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Il est convenu,—Que soit adopté le plan de travail proposé.

At 12:06 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 12 h 06, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

La greffière du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 23, 1989

• 0931

The Chairman: Colleagues, I see a quorum for hearing evidence. We have quite a few witnesses to get through this morning on Bill C-2. The issues are taking a special focus, which I hope members will keep in mind in their questions to witnesses.

I would like to welcome as the first witness, the National Energy Board. At the witness table is Mr. Roland Priddle, chairman of the board. I would like to welcome Mr. Priddle.

Mr. Priddle, you have had more experience before boards, and most likely have had more hearings, than the chairman of the transport committee. Perhaps you could identify those people with you; I think I know who some of them are. You have a very short verbal statement to complement the written material that was circulated to members, reviewing some of the accident investigation reports you have done under the National Transportation Act at the National Energy Board. With no further ado, if you could identify those with you, I welcome them and we are away.

Mr. R. Priddle (Chairman, National Energy Board): Thank you, Mr. Chairman. I have with me Mr. Jean-Guy Fredette, the vice-chairman of the board; Ms Sandra Fraser, general counsel to the board; Mr. Ed Gordon, director of pipeline engineering and operations.

Mr. Chairman. I understand that the committee wishes to hear from the board in connection with its examination of Bill C-2. Pipeline safety is a small but important part of our board's role. Our capacity to deal with a very specialized area of safety is a natural by-product of our other activities.

While we have been made responsible for pipeline safety by previous parliaments, we do not purport to give this committee policy advice on whether this locus of responsibility should now be changed. However, Mr. Chairman, I would just like to draw to the committee's attention some features of pipelines which suggest that the board has an important role to play in safety and accident investigation.

Firstly, I would draw attention to the inherent differences between pipelines and other modes of transportation and the consequent characteristics of pipeline safety issues. Pipelines, obviously, do not themselves move; they do not carry people. They are also inherently very safe. We have a data bank which stores information on all pipeline incidents and accidents. We have been reviewing it and find that in the past 20 years

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 23 mai 1989

Le président: Nous avons le quorum pour entendre des témoignages. Ce matin, plusieurs personnes viennent témoigner au sujet du projet de loi C-2, dont les enjeux commencent à être cernés. J'espère que les membres du Comité s'en souviendront en posant leurs questions.

Je tiens à souhaiter la bienvenue aux représentants de l'Office national de l'énergie. Je vois M. Roland Priddle, président-directeur général, à qui je souhaite la bienvenue.

Monsieur Priddle, vous avez une plus longue expérience des audiences publiques que le président du comité des transport. Pourriez-vous nous présenter les gens qui vous accompagnent. Je pense en connaître quelques-uns. Je sais que vous voulez faire un bref exposé, en plus du mémoire écrit que nous avons déjà distribué aux membres du Comité et où se trouve un résumé des enquêtes que l'Office national de l'énergie a faites sous le régime de la loi nationale sur les transports. Sans plus, je vous demanderai de présenter les gens qui sont avec vous et à qui je souhaite la bienvenue.

M. R. Priddle (président, Office national de l'énergie): Merci, monsieur le président. Je vous présente M. Jean-Guy Fredette, vice-président de l'Office, M^{me} Sandra Fraser, conseillère auprès de l'Office, et M. Ed Gordon, directeur, Direction du génie des pipelines.

Monsieur le président, si le Comité a invité l'Office national de l'énergie à venir témoigner, c'est pour que nous lui parlions du projet de loi C-2. La sécurité des pipelines est un aspect important du rôle de l'Office, même si elle n'occupe qu'une petite partie de nos ressources. Les complications sécuritaires sont un sous-produit naturel de nos activités courantes.

Il est un fait que la sécurité des pipelines nous a été confiée par des législatures précédentes. Toutefois, nous n'avons pas l'intention de donner au Comité des conseils en matière de politique dans le but de faire passer ailleurs cette responsabilité. Cependant, je voudrais attirer votre attention sur certaines caractéristiques des pipelines afin que vous puissiez mieux comprendre le rôle important que l'Office joue en matière de sécurité et dans les enquêtes qui suivent les accidents.

Tout d'abord, il y entre les pipelines et les autres moyens de transport des différences appréciables qui ont une incidence sur les questions de sécurité. Manifestement, les pipelines eux-mêmes ne bougent pas et ne transportent pas d'êtres humains. Ils sont en soi très sécuritaires. Il existe une banque de données qui emmagasine des renseignements sur tous les incidents et les accidents survenus dans le cas des pipelines. Nous

[Text]

there have been 15 fatalities and 45 injuries involving pipelines under the National Energy Board's jurisdiction.

The fact that pipelines are static means that the area of environmental and safety danger can be identified with certainty. It means, as well, that safety and environmental threats are two sides of the same coin, certainly if we are dealing with an oil pipeline.

The key to safety is sound design, construction and maintenance, more than dealing with problems of human error, I would suggest. The board is required under its act to ensure that pipelines are designed, constructed, and operated in an environmentally safe manner. In that sense we cannot get out of the safety business. We have the staff in place and will continue to have that staff because they are required to discharge the board's other responsibilities.

• 0935

They can at the same time deal with safety issues. These issues involve a range of engineering, environmental and legal aspects, and our experts are present on the board staff at the moment. The system is working well. Our safety record, we believe, is superior to that of our neighbours to the south, and we have a good record of continuing to upgrade standards in co-operation with industry, the provinces, and the Canadian Standards Association.

We have provided, as you noted, Mr. Chairman, a brochure on pipeline safety, the board's mandate and accident investigations. At the end of the brochure we summarize four accident situations that the board has inquired into. They involved a case where an employee of the pipeline was killed during an activity connected with maintenance of the pipeline; a different type of accident where there was a leak, an explosion and fire, with fatalities; and a third type where the person killed had been operating machinery near the pipeline. He was not involved with the pipeline itself. The machine ruptured the pipeline and there was an escape of gas, an explosion and fire.

In the fourth case a pipeline was being worked on by third-party contractors who themselves caused damage to the pipeline and there was an escape of liquified petroleum gasses. We have also provided separately the complete reports on those accidents which typified the approach we take to gathering evidence and assessing it following significant accidents.

I might also mention, Mr. Chairman, that Parliament and the public receive a summary each year of the safety record of pipelines in our annual report, which all members will already have had.

Mr. Chairman, those were my opening comments.

[Translation]

avons revu ces données et nous avons pu constater qu'au cours des 20 dernières années il y avait eu 15 morts et 45 cas de blessures occasionnés par des pipelines qui relèvent de l'Office national de l'énergie.

Le fait que les pipelines soient stationnaires signifie que l'on peut bien cerner les lieux où l'écologie et la vie sont menacées. En outre, les risques pour l'écologie et ceux pour la vie humaine ne font qu'un dans le cas d'un oléoduc.

L'élément capital pour préserver la sécurité est une conception soignée, une bonne construction et un entretien constant; cela, selon moi, revêt plus d'importance que les problèmes d'erreur humaine. La loi précise que l'office doit veiller à ce que les pipelines soient conçus, construits et exploités de façon sécuritaire pour l'environnement. Ainsi, nous ne pouvons pas nous dérober à nos responsabilités en matière de sécurité. Nous avons une équipe que nous maintiendrons parce qu'elle a d'autres fonctions à l'office.

Pour ce personnel, les questions de sécurité touchent à des questions de génie, d'écologie et de droit, et actuellement ces experts font partie du personnel de l'office. Ce régime fonctionne bien. Nous pensons qu'en matière de sécurité, nous l'emportons sur nos voisins du Sud et nous essayons sans cesse de relever nos normes en coopération avec le secteur concerné, les provinces et l'Association canadienne des normes.

Vous avez pu constater, monsieur le président, que nous avons fourni une brochure sur la sécurité des pipelines, le mandat de l'office et les enquêtes relatives aux accidents. A la fin de cette brochure, nous citons quatre cas qui ont fait l'objet d'une enquête à l'office. Dans l'un d'eux, un employé du pipeline a trouvé la mort au moment où il procédait à des fonctions d'entretien du pipeline. Dans un autre cas, il s'agit d'une fuite, qui a causé une explosion et un incendie, avec des pertes de vie. Dans un troisième cas, un manoeuvre faisant fonctionner de l'équipement près du pipeline a perdu la vie. Il ne travaillait pas pour le pipeline lui-même. Son appareil a percé le pipeline, ce qui a entraîné une fuite de gaz, une explosion et un incendie.

Dans un quatrième cas, un sous-traitant travaillait au pipeline et l'a endommagé, ce qui a causé une fuite de gaz de pétrole liquéfié. Nous vous avons transmis aussi les rapports complets de ces accidents, qui illustrent notre façon de réunir les preuves et de les évaluer à la suite d'accidents.

Monsieur le président, chaque année, le Parlement et le grand public peut compter sur notre rapport annuel, où sont décrites nos activités de sécurité pour les pipelines, et je pense que tous les membres du Comité l'ont entre les mains.

Monsieur le président, je termine là-dessus.

[Texte]

The Chairman: Mr. Priddle, I want to thank you for your opening comments and I will throw it open immediately to questions, but just to put on the focus that I know members have on this, I want to ask you two questions.

How many are involved in your accident investigation section of the National Energy Board? You are the regulator and you also are the enforcer of the regulations that govern the accident investigation unit. How do you feel about that? One of the reasons we have the TAIB is the perceived and/or apparent conflict between the Minister of Transport responsible for safety and/or investigating accidents.

Mr. Ed Gordon (Director, Pipeline Engineering Branch, National Energy Board): You asked how many people in the board are involved in safety investigation.

The Chairman: Yes.

Mr. Gordon: Perhaps the easiest way for me to answer would be that in the pipelines engineering branch there are approximately 30 people and during the course of a year accident investigation on average would probably consume about one or two person-months. It is a relatively small percentage of the work we do, but it fits in very nicely with our work activity. It also fits in well because the people in the pipeline engineering branch are of course thoroughly familiar with the systems, and it is an easy thing for them.

• 0940

Mr. Priddle: On the question of the integration of regulation and accident investigation, as it were, I think that is an area for the committee to eventually make up its mind.

I remind the committee that we are a quasi-judicial tribunal. Besides regulating and having the authority to develop regulations, which of course require Governor in Council approval, we look into all the parameters of the design of a pipeline prior to it being constructed and provide the approval for construction. Safety considerations are very important in that process.

When accidents or incidents occur, we investigate them with a view to whether there is anything in our regulations about construction, maintenance or operation of pipelines which is defective and whether a defect has shown up in our approach to regulation by the accident. We ask ourselves these sorts of questions.

I point out to the committee that there is a gradation from perhaps quite a minor leak that we would investigate, not necessarily by a public tribunal, to the other serious extreme, a rupture of the pipeline involving an escape of liquids or gasses, a fire and perhaps a fatality. We look at all incidents because they are all important to an understanding of pipelines and the issue of pipeline

[Traduction]

Le président: Monsieur Priddle, merci; je vais tout de suite donner la parole aux membres du Comité. Auparavant, pour lancer la discussions je vais moi-même vous poser deux questions.

A l'Office national de l'énergie, quels sont les effectifs de votre équipe d'enquêteurs? Vous êtes l'organisme de réglementation et vous devez vous-même veiller à l'application des règlements qui régissent l'équipe d'enquêteurs. Que pensez-vous de cela? Si l'on a songé à créer le BEAT, c'est à cause d'un conflit d'intérêts, au moins apparent, entre le ministre des Transports responsable de la sécurité et le même ministre chargé par ailleurs d'enquêter.

M. Ed Gordon (directeur, Direction du génie des pipelines, Office national de l'énergie): Vous me demandez combien il y a d'enquêteurs à l'office. n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. Gordon: La direction du génie des pipelines compte environ 30 employés, et au cours d'une année, les enquêtes relatives aux accidents occupent en moyenne un ou deux mois-personnes. Les activités reliées à la sécurité représentent un petit pourcentage de notre travail, mais elles s'insèrent très bien dans nos activités courantes. En effet, les employés de la Direction du génie des pipelines connaissent parfaitement les réseaux, ce qui leur facilite la tâche.

M. Priddle: Pour ce qui est de l'intégration des activités de réglementation et d'enquête, il faudra que le Comité se prononce là-dessus.

Je tiens à rappeler aux membres du Comité que nous sommes un tribunal quasi-judiciaire. Outre les fonctions de réglementation, d'élaboration des règlements, qui sont ensuite approuvés par le gouverneur en conseil, nous devons approuver les plans des pipelines avant leur construction, et c'est nous qui donnons le feu vert. Les considérations sécuritaires sont de la plus haute importance dans cette démarche.

Quand il y a des accidents ou des incidents, nous enquêtons afin de voir s'il n'y a pas des lacunes dans nos règlements de construction, d'entretien ou d'exploitation des pipelines, et afin de repérer les points faibles de notre démarche. Nous nous posons toutes sortes de questions.

J'ai dit au Comité qu'il y avait toute une gamme d'accidents allant d'une fuite mineure, où nous enquêtons, mais cela sans avoir nécessairement recours à un tribunal public, à l'autre extrême, une rupture grave du pipeline entraînant une fuite de liquide ou de gaz, un incendie, voire une perte de vie. Nous examinons tous les accidents, car il nous aident à comprendre les pipelines et

[Text]

safety. So having a cut-off at incidents that do not cause death or injury would, in a sense, be artificial.

As well, there is the environmental side, which, as I said in my opening comments, is one side of the same coin of a sound engineering approach to construction and operation of pipelines. If you do a good engineering job, you are doing a job which will be safe both environmentally and in terms of human safety. Again we do not see a distinction, and it would be artificial to introduce a distinction between the investigation of accidents that involve injury to humans and those that involve only damage to the environment.

The Chairman: You do not see any conflict?

Mr. Priddle: No, and we have not experienced any conflict.

The Chairman: Thank you.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I want to welcome the folks before us this morning. It has been one of those areas we have been struggling with. I guess in some way it is the minister to whom you are responsible we should be talking to, because the main question, as the chairman has indicated, is whether or not accidents dealing with pipelines covered by the National Energy Board Act should be included under this bill.

Let me go back a little to your discussion with the chairman. You indicated that you do look to see whether the regulations you have developed and have been approved are in effect at fault or partial fault in the event of any accident, leak, incident, what have you. Do the same individuals who have participated in the drafting of those particular regulations, or who have reviewed the design proposal for a particular pipeline, end up being the same people who go back into the field to find out what has happened?

Mr. Gordon: The short answer is no. The field investigation is done by a staff of field inspectors we have in the pipelines branch. These people have special training for investigating accidents.

• 0945

The other side of the question you asked is on what we call the assessment side, and that is done by another group of people.

Mr. Angus: How many staff are there in that specially trained group that does the field investigation, out of the 30?

Mr. Gordon: Three.

Mr. Angus: Three out of the 30. And a couple of minutes ago was it stated that only two person-months per year are really used for investigative purposes?

[Translation]

à améliorer les mesures de sécurité. Nous ne faisons pas de partage artificiel entre les incidents qui causent des pertes de vie ou des blessures, et les autres.

De plus, il y a l'aspect écologique qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, ne fait qu'un avec de bonnes pratiques de génie pour la construction et l'exploitation des pipelines. Si l'on fait un bon travail de construction, on veille à ce que l'environnement ne soit pas bouleversé et à ce que les pipelines soient sécuritaires pour les êtres humains. Encore une fois, nous ne faisons pas de distinction ici. Il serait artificiel de faire une distinction entre un accident qui a causé des blessures et un accident qui a simplement endommagé l'environnement.

Le président: Vous ne voyez pas le conflit?

M. Priddle: Non, l'expérience prouve qu'il n'y en a pas.

Le président: Merci.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je tiens à vous souhaiter la bienvenue. Nous venons de parler d'un sujet que nous trouvons tous épineux. En fait il faudrait que nous nous adressions au ministre à qui vous rendez des comptes, parce que la question centrale ici, comme l'a dit le président, est de savoir si les accidents mettant en cause des pipelines et qui sont régis par la loi sur l'Office national de l'énergie devraient être inclus dans les dispositions de ce projet de loi.

Je reviens un peu en arrière. Vous avez dit que vous vous demandez si les règlements que vous avez élaborés et qui ont été approuvés présentent des lacunes quand survient un accident, une fuite, un incident, etc. Les mêmes employés qui rédigent les règlements, qui revoient les plans pour un pipeline donné, sont-ils ceux qui se rendent sur les lieux d'un accident?

M. Gordon: Non. Les enquêtes sur les lieux d'un accident sont faites par les inspecteurs qui travaillent à la Direction des pipelines. Ces gens ont reçu une formation spéciale pour enquêter.

Quand à l'autre aspect de votre question, l'évaluation, c'est une autre équipe qui en est chargée.

M. Angus: Combien sont-ils dans cette équipe qui a reçu une formation spéciale pour enquêter sur les lieux d'un accident? Sur 30?

M. Gordon: Trois.

M. Angus: Trois sur trente alors. Il y a quelques minutes vous avez parlé de deux mois-personnes par année qui seraient consacrés à des activités d'enquête, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Gordon: That is right. That is on average.

Mr. Angus: What do those inspectors do the remainder of the time? Is it just sort of an ongoing review of what...?

Mr. Gordon: Normal inspection work, yes.

Mr. Angus: Did you have under your jurisdiction at any time commodity pipelines?

Mr. Gordon: No.

Mr. Angus: Part of what we have heard is that there have been no investigations of commodity pipelines in terms of Transport Canada or the NTA. You have indicated very clearly that it is a different kind of expertise, although the arguments we have been hearing—different expertise for air, different expertise for marine, different expertise for rail—would suggest at the very least that, whether it is under this bill or under the National Energy Board Act, all pipelines should be under the same group.

Even though it is a policy matter, would you have any difficulty as a board seeing that responsibility for inspection of accidents and therefore recommendations carved out of your operation and added to the new multimodal investigation group?

Mr. Priddle: If I could just comment on commodity pipelines, I do not have data on those. I presume they are few and short. We are responsible for regulating 30,000 kilometres of pipeline across Canada. There may be a few kilometres of commodity pipeline under the jurisdiction of the Parliament of Canada, steam lines or whatever.

The Chairman: There are only two.

Mr. Priddle: So it is an extremely minor issue. We have not come here with any particular view to put before you about who should examine pipeline safety. However, as you consider that examination you ought to bear in mind that what we are dealing with here is really in the nature of industrial safety, the safety of an industrial process—namely, transportation of liquids and gases and combinations of hydrocarbons and commodities in pipelines subject to National Energy Board jurisdiction—and there has to be a lot of incident and accident investigation even where no harm is done to human beings. If there is a pin-hole leak in a pipeline that shows there is something wrong with the pipeline and it may be a generic issue, then Mr. Gordon's people have to get after it because it is important for a proper understanding of pipelines.

I personally feel quite relaxed about what the committee and Parliament decide to do in the case of human injury or death accidents. I would think it very important that the board should continue—it would have to, just in the course of its normal work—to investigate all incidents because of their implications for the whole pipeline system. But we do not come before you with a

[Traduction]

M. Gordon: C'est cela. En moyenne.

M. Angus: Que font les inspecteurs le reste du temps? Y a-t-il une évaluation permanente...?

M. Gordon: Ils font des inspections routinières.

M. Angus: Les productoducs ont-ils déjà relevé de vous?

M. Gordon: Non.

M. Angus: Des témoins nous ont dit que Transports Canada ou la NT n'avaient jamais fait enquête sur les productoducs. Vous avez dit très précisément qu'il s'agissait d'une toute autre chose, même si les arguments que nous avons entendus du secteur aérien, maritime ou ferroviaire, vont absolument dans le sens d'une intégration de tous les pipelines pour qu'ils soient régis par ce projet de loi ou encore par la loi sur l'Office nationale de l'énergie.

Je me rends compte que je vous pose une question de politique, mais voyez-vous des inconvénients à ce que à la suite d'accidents, l'enquête assortie de recommandations ne relève désormais plus de l'Office, mais soit confiée à ce nouveau bureau d'enquête multimodal.

M. Priddle: Je n'ai pas de données sur les productoducs. Je pense qu'il n'y en a pas beaucoup et qu'ils sont courts. Quant à nous, nous avons la responsabilité de réglementer 30,000 kilomètres de pipelines au Canada. Pour les productoducs, il s'agira sans doute de quelques kilomètres relevant du Parlement du Canada, d'armateurs, etc.

Le président: Il n'y en a que deux.

M. Priddle: C'est donc très minime. Nous n'avons pas d'opinion particulière à vous présenter ici concernant la responsabilité en matière de sécurité pour les pipelines. Néanmoins, lors de votre examen, il vous faudra vous rappeler qu'il s'agit avant tout ici de sécurité industrielle, de la sécurité d'un processus industriel, c'est-à-dire le transport de liquides et de gaz ou de combinaison d'hydrocarbures et de produits dans des pipelines relevant de la compétence de l'Office national de l'énergie. Cela implique beaucoup d'enquêtes sur des incidents ou des accidents même quand la vie humaine n'est pas atteinte. S'il y a même une petite fuite dans un pipeline, cela révèle que quelque chose ne va pas, et c'est peut-être quelque chose de fondamental, si bien que l'équipe de M. Gordon intervient parce qu'il est important d'en avoir le coeur net pour bien comprendre les pipelines.

Quant à moi, je m'accommoderai de ce que le Comité ou le Parlement décidera pour les cas où il y aurait blessure ou perte de vie. Je trouve qu'il est important que l'Office continue d'enquêter de façon courante tous les accidents à cause des conséquences éventuelles pour tout le réseau des pipelines. Nous n'avons toutefois pas d'idées arrêtées sur la question. Si vous recommandez que les

[Text]

particular view. Should you decide to recommend that pipeline accidents be put in the hands of the TAIB, that would be fine by me.

Mr. Angus: Just so there is no question, we do not see the other modes as exclusively being worried about the individuals who may be working on them or passengers on them, but their structural integrity as well. So what you are saying is not inconsistent with how the other modes of travel look at their operation or the need to learn what went wrong and make sure it does not happen again.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): I am sorry I have not had an opportunity to read the material that was presented this morning, so it might address some questions of which I am unaware.

• 0950

I am having some difficulty with the jurisdiction. I know in questioning last week two pipelines in the eastern part of this country would be affected. I am trying to associate those two pipelines with what we are talking about this morning.

What are we talking about this morning? Other pipelines in Canada, the TransCanada pipeline—

Mr. Priddle: Yes, it is the interprovincial and international pipeline system, which carries crude oil, oil products, natural gas, and natural gas liquids. There is one pipeline, the Trans Mountain pipeline, from Edmonton, Alberta, to Burnaby, British Columbia, which has on a trial basis shipped commodities other than oil and gas liquids, and which might be classified as a combined pipeline. That product was methanol, Mr. Comuzzi. But we are dealing for 99.9% with the liquid and hydrocarbon gases pipelines I have outlined.

Mr. Comuzzi: Could you just list the pipelines under your jurisdiction today?

The Chairman: They have them all except the two under this bill.

Mr. Comuzzi: But I do not know where they are.

The Chairman: They are all over Canada, mainly in the west.

Mr. Comuzzi: How many are there?

Mr. Priddle: Mr. Comuzzi, there are about 40 of them. The principal ones you would be aware of would be the Interprovincial crude oil pipeline from Edmonton to Montreal, the TransCanada and TQM natural gas pipeline from Empress, Alberta, to Quebec City; and in the west, the Trans Mountain pipeline, which I have just mentioned, an oil pipeline, and the Westcoast Transmission line from the Yukon and Northwest Territories and northeast British Columbia to the international boundary between British Columbia and

[Translation]

accidents de pipelines fassent l'objet d'une enquête par le Bureau d'enquête sur les accidents de transport, soit.

M. Angus: Je dois préciser que les autres modes de transport ne s'inquiètent pas exclusivement de leurs employés ou des passagers, mais bien de leur intégrité structurelle. Ce que vous venez de dire ne cadre pas avec ce que les représentants des autres moyens de transport nous ont dit à propos de leur exploitation et de leur besoin de savoir ce qui a cloché et de garantir que cela ne se reproduira pas.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Je regrette de ne pas avoir eu le temps de lire les documents de séance qu'on m'a remis, et il se peut que la réponse aux questions que je poserai s'y trouve.

J'aurais besoin d'éclaircissements sur la question de la compétence. Je sais, d'après les témoignages que nous avons entendus la semaine dernière, que deux pipelines de la région est du pays seraient touchés. J'essaie de voir quel est le rapport entre ces deux pipelines et nos discussions de ce matin.

De quoi discutons-nous au juste ce matin? D'autres pipelines au Canada, du pipeline Trans-Canada. . .

M. Priddle: Oui, il s'agit du réseau de pipelines interprovinciaux et internationaux, pour le transport du brut, des produits pétroliers, du gaz naturel et du gaz naturel liquide. Un pipeline du réseau, le pipeline Trans Mountain, qui va d'Edmonton, en Alberta, à Burnaby, en Colombie-Britannique, a été utilisé à titre d'essai pour le transport de produits autres que le pétrole et les gaz liquéfiés, et il pourrait donc être qualifié de pipeline mixte. Le produit acheminé était du méthanol, monsieur Comuzzi. Cependant, dans 99,9 p. 100 des cas, les pipelines dont je vous parle servent au transport des hydrocarbures et des gaz liquéfiés.

M. Comuzzi: Pourriez-vous énumérer les pipelines qui relèvent de votre compétence?

Le président: Ils relèvent tous de la compétence de l'ONE, sauf les deux visés par le projet de loi.

M. Comuzzi: Mais je ne sais pas où ils se trouvent.

Le président: Ils sont répartis un peu partout au Canada, mais surtout dans l'Ouest.

M. Comuzzi: Combien y en a-t-il ?

M. Priddle: Il y en a une quarantaine, monsieur Comuzzi. Les principaux pipelines dont vous avez sans doute entendu parler sont les suivants: L'oléoduc Interprovincial, qui va d'Edmonton à Montréal, le TransCanada et le gazoduc TQM qui va d'Empress, en Alberta, à Québec; dans l'Ouest, on trouve le pipeline Trans Mountain, dont je viens de vous parler, et qui sert au transport du pétrole, ainsi que le pipeline Westcoast Transmission, qui va du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du nord-est de la Colombie-Britannique jusqu'à

[Texte]

Washington state. Those are pipelines that serve both Canadian and export markets. There are some pipelines that serve export markets only with natural gas, and there are numerous small pipelines, including an oil products pipeline, from the Sarnia area to Montreal.

The Chairman: Do you have one from Maine up to Montreal?

Mr. Priddle: Yes, sir. The Canadian portion from the international boundary at Highwater, Quebec, to Montreal is under our regulation.

Mr. Comuzzi: Is that the only international one?

Mr. Priddle: Oh, no. There are many international pipelines.

Mr. Comuzzi: I think in your opening statement, Mr. Priddle, you said the system presently working is working well. Having said that, how do you visualize, in your opinion, how the legislation before you is going to affect your present operation?

Mr. Priddle: Bill C-2 will not affect our operations at all as Bill C-2 is presently drafted. It has no impact, because there is a specific exclusion for pipelines that come under the National Energy Board Act, both hydrocarbon and combined pipelines.

Mr. Comuzzi, in our annual report—and I will leave this with the clerk—there is a listing of the pipelines we regulate, and a map.

Mr. Comuzzi: I am having some difficulty here this morning over why you are here, then, to be very frank with you.

The Chairman: I think you share some of the thoughts that were already privately discussed over coffee when they got the invitation.

Mr. Comuzzi: So I am not alone, Mr. Chairman.

The Chairman: No, I do not think on that one you are.

Mr. Comuzzi: I have no further questions.

• 0955

Mr. Angus: You should have the Minister of Energy, Mines and Resources here.

Mr. Wilbee (Delta): My questioning is essentially like that of the other two. Is there anything in the bill that disturbs you or upsets you, and is it going to enhance or detract from your work? Do you want to add anything? I think you have answered it.

Mr. Priddle: No, Mr. Chairman, there is nothing in the bill as it is presently drafted that troubles us.

[Traduction]

la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Ces pipelines desservent aussi bien les marchés canadiens que les marchés d'exportation. Certains ne desservent que les marchés d'exportation du gaz naturel. Il y a également beaucoup d'autres petits pipelines, notamment un oléoduc, qui va de la région de Sarnia à Montréal.

Le président: En avez-vous un qui va du Maine à Montréal?

M. Priddle: Oui. La partie canadienne du pipeline, qui s'étend de la frontière internationale à Highwater, au Québec, jusqu'à Montréal, relève de notre compétence.

M. Comuzzi: C'est le seul pipeline international?

M. Priddle: Oh!, non. Beaucoup sont internationaux.

M. Comuzzi: Je crois que, dans vos remarques préliminaires, monsieur Priddle, vous avez dit que le système fonctionne très bien à l'heure actuelle. Alors, d'après vous, comment le projet de loi influera-t-il sur vos opérations?

M. Priddle: Le projet de loi C-2 dans sa rédaction actuelle n'aura aucune influence sur nos opérations. Il n'a aucune incidence, puisque les pipelines assujettis à la loi sur l'Office national de l'Énergie, tant les oléoducs que les pipelines mixtes, en sont expressément exclus.

Monsieur Comuzzi, vous trouverez dans notre rapport annuel, que je remettrai à la greffière, une liste des pipelines qui relèvent de notre compétence, ainsi qu'une carte montrant leur emplacement.

M. Comuzzi: Pour tout vous dire, j'ai actuellement du mal à comprendre pourquoi vous êtes ici ce matin.

Le président: Cette question a justement été soulevée lors des discussions privées que nous avons eues avec les représentants de l'Office lorsqu'ils ont été invités à comparaître.

M. Comuzzi: Je ne suis donc pas le seul à me la poser, monsieur le président.

Le président: Non, je ne crois pas.

M. Comuzzi: Je n'ai pas d'autres questions.

M. Angus: C'est le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui devrait être ici.

M. Wilbee (Delta): Ma question reprend essentiellement celle des deux autres intervenants. Y a-t-il dans ce projet de loi une disposition qui vous inquiète ou qui vous préoccupe, et ce projet de loi vous aidera-t-il ou vous nuira-t-il dans vos activités? Avez-vous quelque chose à ajouter? Je crois que vous avez déjà répondu à la question.

M. Priddle: Non, monsieur le président, le projet de loi, dans sa formulation actuelle, ne contient aucune disposition qui nous inquiète.

[Text]

Mr. Wilbee: Most of your comments here are about onshore pipelines. Have you any comments on pipelines such as the Vancouver Island pipeline, the possibility in the Beaufort Sea, etc.?

Mr. Priddle: Mr. Chairman, the Vancouver Island pipeline will be a provincially regulated pipeline. However, we do have regulations that relate to possible offshore pipelines. There is none under the board's jurisdiction at the moment, and I am going to ask Mr. Gordon if he will comment on this.

Mr. Gordon: I could add, sir, that the board is presently drafting offshore pipeline regulations. These regulations have been commented on by industry, and quite favourably, I should add. It is the board's expectation that the offshore regulations will be finalized probably sometime within the next year.

Mr. Malone (Crowfoot): I am not perplexed by why the witnesses are here; I think it is quite appropriate that they are. They are a major means of transportation of a commodity in our country, and that is what Bill C-2 is about. While they would put forward the obvious expression that they are excluded from Bill C-2 as it is presently drafted, I think the ultimate question is whether or not they host any opinion as to the desirability of pipelines being under the jurisdiction of Bill C-2. Mr. Chairman, I arrived just a few moments after this meeting commenced and so maybe that question has been put.

The Chairman: You came in 10 minutes after it commenced, and actually, I do not know if you heard that part of it. Mr. Priddle said that, in terms of accident and investigation on life and injury to people, he had no problem regarding whether a policy decision of this committee to the minister put them under Bill C-2, but there was still the static situation of holes in pipelines that would need an ongoing investigation with his group, regardless of accident investigation concerning people.

I think I am summarizing what he said. He was being very diplomatic, regardless of what privately he may feel. He was speaking as chairman, of course.

Mr. Malone: I have a few questions concerning page 5, paragraphs (a), (b) and (c). Under paragraphs (b) and (c), it is just a question of your words. The first line says that "the board normally sends its inspectors to the scene". Now, you start out by saying: "For a major gas leak or oil spill or injury to personnel, the board normally sends in its inspectors". When you say "normally", that leaves me with the understanding that sometimes it might not send in its inspectors.

Mr. Priddle: Mr. Chairman, in response to Mr. Malone, Mr. Gordon tells me that is a poor choice of

[Translation]

M. Wilbee: La plupart des propos que vous avez tenus concernent les pipelines terrestres. Avez-vous des observations à faire au sujet de pipeline, comme celui qui relie le continent à l'île de Vancouver, ou celui qui pourrait le relier à la mer de Beaufort?

M. Priddle: Monsieur le président, le pipeline reliant l'île de Vancouver au continent relève de la province. Nous avons toutefois des règlements en ce qui concerne d'éventuels pipelines extracôtiers. Pour le moment, aucun ne relève de la compétence de l'Office, et je demanderai à M. Gordon de vous donner des précisions à ce sujet.

M. Gordon: Je pourrais ajouter que l'Office est en train d'élaborer des règlements relatifs aux pipelines extracôtiers. L'industrie a déjà fait connaître sa position sur ces règlements; elle y est d'ailleurs très favorable. L'Office s'attend que les règlements relatifs aux pipelines extracôtiers soient finalisés d'ici un an.

M. Malone (Crowfoot): Je ne me pose aucune question sur la présence de nos témoins; je trouve tout à fait approprié qu'ils soient ici. Ils représentent un important moyen de transport des produits dans notre pays, et c'est justement là le sujet du projet de loi C-2. Il est tout à fait normal qu'ils nous fassent remarquer que l'Office est exclue du projet de loi C-2 tel qu'il est rédigé à l'heure actuelle, mais je crois que la question revient en définitive à savoir s'ils ont une opinion sur l'opportunité d'inclure les pipelines dans les champs d'application du projet de loi C-2. Je suis arrivé quelques minutes après le début de la réunion, monsieur le président, de sorte que l'on a peut-être déjà posé cette question.

Le président: Vous êtes arrivé dix minutes après le début de la réunion, et à vrai dire je ne sais pas si vous avez entendu ce qu'on a dit à ce sujet. M. Priddle a indiqué qu'il ne voyait aucun inconvénient à ce que le Comité propose au ministre d'assujettir l'Office au projet de loi C-2 pour les cas d'accidents mortels ou ayant entraîné des blessures corporelles; il a toutefois signalé que l'Office continuerait de devoir enquêter sur les défauts décelés dans les pipelines, des trous par exemple, indépendamment de l'enquête relative aux morts ou aux blessures causées par l'accident.

Je crois avoir résumé les propos qu'il nous a tenus. Il a répondu avec beaucoup de tact et s'est bien gardé de nous faire part de son opinion personnelle. Il nous a parlé en tant que président, naturellement.

M. Malone: J'ai quelques questions au sujet des paragraphes a), b), et c) à la page 5. Au paragraphe b) et c), c'est le libellé qui me préoccupe. À la première ligne, on dit que l'Office envoie normalement ses inspecteurs sur les lieux. On commence par nous dire: «En cas de fuites de gaz ou de déversements de pétrole importants, ou en cas de blessures corporelles, l'Office envoie normalement ses inspecteurs.» Quand vous dites «normalement», cela laisse entendre, à mon avis, que, dans certains cas, l'Office n'enverrait pas ses inspecteurs.

M. Priddle: Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Malone, M. Gordon me dit qu'il s'agit

[Texte]

words. In the case of any major leak and certainly injury to personnel we would send our inspector to the scene.

Mr. Malone: I would presume, then, there is the same poor choice in the paragraph (c): "In the event of a fatality or a major incident, it is the board's normal practice to hold public inquiry". Would you always hold a public inquiry in the case of a fatality or a major incident?

• 1000

Mr. Priddle: Mr. Chairman, I do not think it was as poor a use of words in the case of (c) as it was in the case of (b) on page 5. I am advised there are circumstances in which we have not held an inquiry in the case of a fatal accident. The circumstance in which we would not would be where the fatality involved contractor personnel. Such circumstances are not regulated by the board but subject to regulation and investigation by a provincial authority.

Mr. Malone: What is at question in the deliberation we would have with these witnesses, Mr. Chairman, is that the National Energy Board, which is the regulator that establishes the regulations for pipelines, is also the investigator of accidents. Is it not both obvious in fact and apparent in perception there is a conflict if the regulator is investigating an accident that may very well relate to its own regulations?

Mr. Priddle: Mr. Chairman, as you commented, the question is similar to that raised earlier by Mr. Angus. I assure you, Mr. Malone, I can understand the issue you raise and the problem you perceive. I can see it is a problem at least in conceptual terms. In our view it has not been a practical problem.

Mr. Gordon pointed out earlier that there is a separation of accident investigation from other regulatory personnel. I have tried to suggest to the committee that the present approach makes sense in dealing with what I see as essentially an industrial safety issue.

We have an obligation to investigate all failures of pipelines, whether or not people are injured or killed, and we would need to continue doing that as part of our ongoing job to see that we have a safe and environmentally sound pipeline system. Mr. Angus did point out that same issue arises with railways and airlines and the like.

Mr. Malone: In part what Bill C-2 would want is not only to reflect an appropriate method for the investigation of accidents in transportation but also to confirm public

[Traduction]

d'un malencontreux choix de mots. Dans tous les cas de fuites importantes, et à plus forte raison, dans les cas de blessures corporelles aux membres de notre personnel, nous enverrions un de nos inspecteurs sur les lieux.

M. Malone: Je présume donc qu'il s'agit également d'un malencontreux choix de mots au paragraphe c): «En cas d'accidents mortels ou importants, l'Office tient normalement une enquête publique.» Avez-vous pour règle de toujours tenir à une enquête publique en cas d'accident mortel ou important?

M. Priddle: Monsieur le président, je crois que, pour le paragraphe c), il ne s'agit pas d'un mauvais choix de mots comme pour le paragraphe b), à la page cinq. On me dit que, dans certains cas d'accidents mortels, on n'a pas tenu d'enquête. Nous ne tenons pas d'enquête lorsque l'accident entraîne la mort d'employés au service d'un entrepreneur. L'office n'est pas habilité à intervenir dans de tels cas, car les pouvoirs de réglementation et d'enquête appartiennent aux autorités provinciales.

M. Malone: La question qui se pose dans nos discussions avec ces témoins, monsieur le président, concerne le fait que l'Office national de l'énergie, qui a pour rôle d'établir les règlements régissant les pipelines, est également chargé des enquêtes en cas d'accident. N'est-il pas évident, tant dans les faits que dans la perception qu'on a de la chose, qu'il existe effectivement un conflit lorsque celui qui prend les règlements enquête sur un accident qui pourrait très bien mettre en cause ces mêmes règlements?

M. Priddle: Comme vous l'avez dit, monsieur le président, cette question s'apparente à celle qu'a soulevée M. Angus. Je puis vous assurer, monsieur Malone, que je comprends la question que vous soulevez et le problème tel que vous le percevez. La situation peut peut-être poser un problème, du moins sur le plan théorique, mais d'après notre expérience, il n'y en a eu aucun sur le plan pratique.

M. Gordon a fait remarquer tout à l'heure que le service d'enquête est distinct du service de réglementation. J'ai moi-même essayé de montrer au Comité que la formule actuelle est valable pour traiter une question qui, à mon avis, concerne essentiellement la sécurité industrielle.

Nous avons l'obligation d'enquêter sur tous les cas de mauvais fonctionnement des pipelines, qu'il y ait ou non des morts ou des blessures corporelles, et c'est ce nous continuons de faire dans le cadre de notre mandat d'assurer la sécurité et l'innocuité environnementales de notre réseau de pipelines. M. Angus a fait remarquer que la question se pose également dans les cas des chemins de fer et des lignes aériennes, de même que d'autres modes de transport.

M. Malone: Le projet de loi C-2 a notamment pour objectif, non seulement de prévoir un mécanisme approprié pour enquêter sur les accidents de transport,

[Text]

confidence in the system. Would you subscribe to the view that public confidence would be enhanced if a board were independent from the regulator in the process of reviewing pipeline accidents?

Mr. Priddle: Mr. Chairman, I would like to take a neutral position here. I did not have any sense public confidence was other than fairly strong in the board's ability to investigate and understand and take corrective action following accidents.

• 1005

Mr. Chairman, if I could just correct an impression I might have left with the committee that by not investigating some kinds of fatal accidents the board has been remiss. That was an omission that could be made good under the Bill C-2 legislation. I believe it would be true to say that the board would investigate every accident that came under federal jurisdiction. An accident that involved a contractor and a contractor's employee, working, say, on the pipeline right-of-way, I doubt could be investigated by the federal authority in any event. That would be something that would come under provincial occupational health and safety and labour regulation.

Mr. Malone: Mr. Chairman, the questions we are asking basically deal with the status quo with the transportation by pipeline of primarily oil and gas, even though some other products are being transported by pipeline—some high-pressure steam and some methane and a few other short-distance products. But there is also a lot of research going on in pipeline in the movement of other commodities by slurry.

Are any of the members that are before us as witnesses today in a position that they could indicate to us where they think pipeline transportation will be 10 years from now? The reason the question is germane is I think it makes a difference to how we see this question of the inclusion or the exclusion of this matter from Bill C-2. There has been work done with the transportation of wheat, the transportation of coal. Can you update us as to what you are doing, what research you are at, what hopes there might be for any other commodities?

Mr. Priddle: I am going to ask Mr. Gordon to comment, Mr. Chairman.

I do recall that slurry pipelines have been around for a long time, perhaps 25 years. There are a few of them in the United States. There are no active projects that I know of at the moment for such pipelines in Canada.

It seems to me that the most likely pipelines to be used to carry commodities other than oil and gas would be existing oil and gas pipelines, which might be used to transport, say, ammonia or methanol, or other liquids that

[Translation]

mais également de raffermir la confiance du public dans le système. Seriez-vous d'accord pour dire que la confiance du public serait accrue si l'organisme chargé d'enquêter sur les accidents de pipelines était indépendant de l'organisme de réglementation?

M. Priddle: Monsieur le président, je veux m'en tenir à une position de neutralité à cet égard. Je n'avais aucunement l'impression que le public n'avait pas raisonnablement confiance en la capacité de l'office d'enquêter, de comprendre et de prendre des mesures correctives en cas d'accident.

Si vous le permettez, monsieur le président, je veux corriger l'impression que j'ai peut-être donnée au Comité, à savoir que le fait de ne pas enquêter sur certains types d'accidents mortels tient à de la négligence de la part de l'Office. Il s'agit d'une omission qui pourrait être corrigée dans le projet de loi C-2. Je puis raisonnablement dire que l'Office enquêterait sur tous les cas d'accident relevant de la compétence fédérale. Par contre, lorsque l'accident met en cause un entrepreneur ou une personne au service d'un entrepreneur qui, par exemple, travaille sur l'emprise du pipe-line, je doute que les autorités fédérales soient habilitées à enquêter. Ce genre de situation relèverait de la réglementation provinciale en matière de santé et de sécurité au travail.

M. Malone: Monsieur le président, les questions que nous posons concernent essentiellement le statu quo pour ce qui est du transport par pipe-line, notamment de pétrole et de gaz naturel, bien que certains autres produits soient également acheminés par pipe-line, soit la vapeur surpressée, le méthane et quelques autres produits transportés sur de courtes distances. Par ailleurs, on fait aussi beaucoup de recherche sur le transport d'autres produits au moyen de pipe-lines destinés à acheminer des combustibles en suspension.

Y a-t-il parmi les témoins d'aujourd'hui quelqu'un qui soit en mesure de nous dire où nous en serons dans le domaine du transport par pipe-line dans 10 ans? La réponse à cette question est pertinente, car elle pourrait influencer sur notre décision d'inclure ou non les pipe-lines dans le projet de loi C-2. Des recherches ont été effectuées relativement au transport du blé et du charbon. Pourriez-vous faire le point sur l'état de vos recherches et sur le transport éventuel d'autres produits par pipe-line?

M. Priddle: Monsieur le président, je demanderai à M. Gordon de répondre à cette question.

Les pipe-lines pour combustibles en suspension existent depuis longtemps, peut-être depuis 25 ans. Il y en a quelques uns aux États-Unis. Il n'existe cependant aucun projet relatif à ce genre de pipe-line au Canada.

À mon avis, ce qui arrivera très probablement, c'est que les produits autres que le pétrole et le gaz naturel utiliseront les oléoducs et les gazoducs existants, qui serviraient alors, par exemple, pour transporter de

[Texte]

can be batched in an existing pipeline. I see that as a more likely possibility than purpose-built pipelines to carry commodities long distances.

I am going to ask Mr. Gordon to comment.

Mr. Gordon: I can add perhaps a bit more to it, sir, in that we have been following the development of coal slurry pipelines. There is quite an interest in this, as you are probably aware, on the part of one or two companies in the west. They are looking to utilizing the pipeline of the major oil pipeline system in Canada to move coal slurry from western Canada to eastern Canada. It is an entirely feasible thing to do. Technologically it is within present means of accomplishing. I suppose it is a market-driven thing as to when it finally arrives on the scene. Coal slurry pipelines are in existence in the U.S. now and also I believe in Russia.

As far as transporting wheat by pipeline, we are aware of this possibility but have not been particularly following it.

I should add that the Canadian Standards Association, which is the base for our technical standards in the board, is aware of these things and is planning for technical standard development that would take care of these things when they finally come on the scene.

Mr. Malone: Would you describe as short-distance pipelines or as long-distance pipelines the pipelines in the United States and the Soviet Union that are moving other commodities?

• 1010

Mr. Gordon: The commodity pipelines in the United States that I am aware of would be about 100 or 200 miles in length. I know there is a cold slurry system there. I am not aware of the length of it. I think in Russia there is a cold slurry system, which is somewhat longer.

Mr. Keyes (Hamilton West): Good-morning, witnesses. Is the NEB provided with sufficient staff to deal with a major incident, should it occur?

Mr. Gordon: Yes, we are, sir.

Mr. Keyes: Do you see any difficulty in any linking between the sufficient staff you now have under NEB and under the proposed legislation, Bill C-2, for the investigation of an accident or incident?

Mr. Gordon: It really has no effect on us, sir, with the way the legislation is now.

Mr. Keyes: This question may have the same answer, but I will ask it anyway. Maybe you can explain to me what "exclusive authority" the NEB has for investigating accidents.

[Traduction]

l'ammoniac, du méthanol ou d'autres liquides, et qui deviendraient ainsi des pipe-lines mixtes. Cette solution est plus probable que la construction de pipe-lines à usage particulier pour transporter des produits sur de longues distances.

Je demanderai à M. Gordon de nous donner des éclaircissements.

M. Gordon: Je puis peut-être ajouter, monsieur, que nous suivons les nouveaux développements concernant le transport par pipe-lines du charbon pulvérulent. Comme vous le savez sans doute, une ou deux entreprises dans l'ouest s'intéressent tout particulièrement à la question. Elles examinent la possibilité d'acheminer le charbon pulvérulent de l'ouest du Canada à l'Est au moyen du principal réseau d'oléoducs au Canada. Cela pourrait très bien se faire. Nous avons la technologie voulue pour cela. La réalisation de ce projet dépendra sans doute du marché. Il existe à l'heure actuelle des pipe-lines pour charbon pulvérulent aux États-Unis, de même qu'en Russie, si je ne m'abuse.

Pour ce qui est du transport du blé par pipe-line, c'est une possibilité dont nous sommes conscients, mais à laquelle nous n'avons pas accordé beaucoup d'attention.

J'ajouterai également que l'Association canadienne de normalisation, qui établit les normes techniques auxquelles l'office est assujéti, est au courant de ces possibilités et s'occupe d'élaborer les normes techniques qui devront s'appliquer le moment venu.

M. Malone: Selon vous, les pipe-lines utilisés aux États-Unis et en Union soviétique pour le transport de produits autres que le pétrole et le gaz naturel couvrent-ils de courtes distances ou de longues distances?

M. Gordon: Les productoducs que je connais aux États-Unis font entre 100 et 200 milles. Je sais qu'il existe là-bas un système de transport du charbon en suspension. Je ne sais pas combien il mesure. En Russie, il y en a un également, un peu plus long.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bonjour. L'Office national de l'énergie a-t-il le personnel nécessaire pour enquêter dans le cas d'accidents graves?

M. Gordon: Oui.

M. Keyes: Y aurait-il des difficultés de communication entre les membres de l'Office national de l'énergie et les enquêteurs qui s'occuperont désormais d'accidents ou d'incidents en application des dispositions du projet de loi C-2?

M. Gordon: Les dispositions actuelles du projet de loi ne nous visent aucunement.

M. Keyes: J'obtiendrai peut-être la même réponse à cette question que je poserai de toute façon. Pouvez-vous m'expliquer quels sont les pouvoirs exclusifs que détient l'Office national de l'énergie pour enquêter dans le cas d'un accident?

[Text]

Ms Sandra Fraser (General Counsel, National Energy Board): Mr. Chairman, the board's responsibility for investigating accidents flows, of course, from the National Energy Board Act. The act provides not for accident investigation in a specific provision, but the board is given the full and exclusive jurisdiction to inquire into and to hear and determine breaches of the board's regulations or breaches of terms and conditions attached to certificates issued by the board for construction and operation of pipelines.

When there is an accident, the board investigates pursuant to the statutory provisions I have referred to, sections 12 and 13, to ensure there has been compliance with the regulations, the certificates and orders issued by the board, and for the purpose of determining whether those orders, certificates and regulations are adequate.

Mr. Keyes: Would this legislation provide your investigators with more power?

Ms Fraser: I think it is important to remember that under Bill C-2 the investigative powers given to the TAIB will apply only to commodity pipelines. National Energy Board pipelines, pipelines as defined in the NEB Act, are specifically excluded from Bill C-2. Hydrocarbon pipelines and pipelines that carry hydrocarbons together with another commodity would not be covered by the TAIB. Therefore there would be no impact at all on the board as the legislation is currently drafted.

The Chairman: I think Mr. Keyes's question was, assuming there was a change, and the exclusion was amended by this committee and confirmed later on by the House, are there any more powers in Bill C-2 to investigate, seize papers, etc., than you currently have under the National Energy Board Act.

Ms Fraser: No, I believe not. If it were to be decided that National Energy Board pipelines should be included in Bill C-2, from my review of the legislation the powers given to the investigators and the TAIB would be about the same as the powers currently given to the board under the National Energy Board Act. In fact, there are more specific provisions in Bill C-2 dealing with accident investigation than currently apply under the National Energy Board Act.

• 1015

Mr. Keyes: In light of the fact that there will be more provisions under Bill C-2, would it not be better to fall under the proposed legislation rather than the NEB exclusively?

Ms Fraser: I think the provisions under Bill C-2 are more specific. I do not believe they necessarily give the TAIB any additional powers the National Energy Board

[Translation]

Mme Sandra Fraser (conseiller juridique, Office national de l'énergie): L'Office détient sa responsabilité d'enquêter des dispositions de la Loi sur l'Office national de l'énergie. Il n'y a pas de dispositions précises dans la loi concernant les enquêtes, mais l'Office a la compétence entière et exclusive de faire enquête, de recueillir des témoignages et de conclure si les règlements de l'Office ont été enfreints ou si les modalités dont est assorti un certificat de construction et d'exploitation d'un pipeline délivré par l'Office ont été violés.

Quand il y a un accident, l'office fait enquête en vertu des dispositions législatives dont j'ai parlé, c'est-à-dire les articles 12 et 13, afin de garantir qu'il y a eu respect des règlements, des certificats et des ordonnances délivrés par l'Office et pour déterminer si ces ordonnances, certificats et règlements sont suffisants.

M. Keyes: Le projet de loi va-t-il confier plus de pouvoirs à l'Office?

Mme Fraser: Il faut se rappeler que les dispositions du projet de loi C-2 conféreront au BEAT des pouvoirs d'enquêter seulement dans le cas des productoducs. Les pipelines qui relèvent de l'Office national de l'énergie sous le régime de la Loi sur l'Office national de l'énergie sont exclues les dispositions du projet de loi C-2. Les pipelines d'hydrocarbures et ceux qui transportent des hydrocarbures et un autre produit ne relèveront pas du BEAT. Par conséquent, le libellé actuel du projet de loi ne vise absolument pas l'Office.

Le président: Je crois comprendre ce que M. Keyes a voulu dire. À supposé que cette exclusion soit retirée des dispositions du projet de loi grâce à une intervention du Comité qui serait confirmée plus tard à la Chambre, les pouvoirs de faire enquête, de saisir des documents, etc., confiés au BEAT par les dispositions du projet de loi C-2 seraient-ils plus grands que ceux que détient actuellement l'Office en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie?

Mme Fraser: Je ne pense pas. Si l'on décidait que les pipelines qui relèvent de l'Office national de l'énergie seraient désormais visés par les dispositions du projet de loi C-2, les pouvoirs confiés aux enquêteurs et au BEAT seraient l'équivalent de ceux que détient actuellement l'Office en vertu de la Loi sur l'Office national de l'énergie. En fait, le projet de loi C-2 comporte des dispositions plus précises pour les enquêtes en cas d'accident que n'en comporte actuellement la Loi sur l'Office national de l'énergie.

M. Keyes: Étant donné que les dispositions du projet de loi C-2 sont plus précises, ne vaudrait-il pas mieux que vous soyez régis par ces dernières plutôt que par les seules dispositions de la Loi sur l'Office national de l'énergie?

Mme Fraser: Je pense que les dispositions du projet de loi C-2 sont plus précises. Toutefois, je ne pense pas qu'il soit nécessaire de donner au BEAT des pouvoirs que

[Texte]

does not currently have by virtue of sections 12 and 13 of the National Energy Board Act.

Mr. Keyes: In essence if it became an amendment, it would be a duplication. Would there be a duplication of power, parallel?

Ms Fraser: I do not think there would be a duplication, in the sense that as I understand it Bill C-2 provides that where there is duplication, investigation by the TAIB would in effect supersede any investigation by another body. If it were decided to include National Energy Board pipelines in Bill C-2, then it would be the TAIB who would do the investigation and not the National Energy Board.

Mr. Keyes: And in your opinion would that be good or bad?

The Chairman: Well, we have already had an answer from the chairman.

Mr. Keyes: Oh, have we?

The Chairman: Yes. Come on, members, let us focus, here. We have had a good and clear. . . He is neutral, he says. He is being very diplomatic. Privately he likely thinks something else.

Mr. Keyes: Well, is he not supposed to have an opinion?

The Chairman: He is neutral. He says it is a policy decision and he is neutral. He said earlier, perhaps even before you came in the room, which is a problem of not coming on time—and I know your airplane was late—he had a very interesting answer to that question. But to generalize, he is neutral. I think I am being fair.

Mr. Keyes: I gather from the answers to the questions, unlike some witnesses you have had, in terms of the preparation, the genesis of Bill C-2. . . you or your legal counsel. . . or no one, really. . . Did you have any input, any consultations on Bill C-2? Or was it that everyone was assuming you naturally would still be excluded, as Bill C-2 excludes you at present?

Ms Fraser: Mr. Chairman, we were represented in the discussions on the drafting of Bill C-2 by the Department of Energy, Mines and Resources, so we were not present at any of the meetings where the drafting of this bill was discussed. However, it is my understanding that in those discussions it was agreed National Energy Board pipelines and accident investigation with respect to those pipelines would continue to rest with the National Energy Board, and the bill was drafted with that in mind.

Mr. Keyes: I hate to come back to it, but I think it is important: this subject of neutrality on this situation. We have a bill before us trying to deal with what is best, what is safest, in the interests of the public. Does that not supersede a position of neutrality? Is the chairman willing maybe to explain a little further rather than stop and hold

[Traduction]

l'Office national de l'énergie n'a pas actuellement en vertu des articles 12 et 13 de la Loi sur l'Office national de l'énergie.

M. Keyes: S'il y avait un amendement, cela signifierait dédoublement, n'est-ce pas? Est-ce que ce serait parallèle?

Mme Fraser: Je ne pense pas que cela fasse double emploi, car d'après mon interprétation des dispositions du projet de loi C-2, dans ces cas-là, les enquêtes menées par le BEAT auraient préséance sur toute autre enquête menée par un autre organisme. Si l'on incluait les pipelines qui relèvent de l'Office national de l'énergie dans les dispositions du projet de loi C-2, c'est le BEAT qui enquêterait, et ce ne serait plus l'Office national de l'énergie.

M. Keyes: À votre avis, est-ce que ce serait bon ou mauvais?

Le président: Eh bien, le président de l'Office nous a déjà répondu.

M. Keyes: Ah, vraiment?

Le président: Oui. Je vous exhorte à vous en tenir à nos points d'intérêt. Nous avons eu une réponse claire. . . Le président a dit qu'il était neutre. Il est très diplomate. En privé, il a sans doute une opinion très arrêtée.

M. Keyes: Serait-ce qu'il n'a pas droit à son opinion?

Le président: Il est neutre. Il dit que c'est une question de politique et qu'il veut demeurer neutre. Il a dit cela tout à l'heure, avant que vous n'arriviez, et c'est ce qui arrive quand on est en retard. Nous savons que votre avion avait du retard, et le président nous a donné une réponse très intéressante à cette question. Quoi qu'il en soit, il veut demeurer neutre. Je pense que j'ai raison de dire cela.

M. Keyes: Si j'ai bien compris, contrairement à certains témoins, vous avez participé à la rédaction du projet de loi C-2, vous ou les membres de votre contentieux. . . Vous a-t-on effectivement consulté? Est-ce qu'on a présumé que les pipelines seraient exclus des dispositions du projet de loi C-2?

Mme Fraser: C'est le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui nous représentait lors des discussions au comité de rédaction du projet de loi C-2; l'Office n'y était donc pas représenté en tant que tel. Toutefois, j'ai cru comprendre qu'après ces discussions, on a décidé que les pipelines qui relèvent de l'Office national de l'énergie et les enquêtes en cas d'accident continueraient de relever de l'Office, et on en a tenu compte dans la rédaction des dispositions du projet de loi.

M. Keyes: Je suis désolé de m'appesantir, mais j'estime que c'est important. Il s'agit de la neutralité. Nous sommes saisis d'un projet de loi qui vise à protéger au mieux les intérêts et la sécurité du public. Est-ce que cela ne l'emporte pas sur toute position de neutralité? Le président est-il prêt à expliquer davantage ce qui le pousse

[Text]

at neutrality? Can I hear from the witness his interpretation, Mr. Chairman?

Mr. Priddle: Mr. Chairman, on one of Mr. Keyes' earlier points, I think I ought to point out, as Ms Fraser has tried to do, that the board does have very extensive powers, particularly under sections 11, 12, and 13 of its act, as a court of record, to compel the production of witnesses, records, and the like and to investigate anything that it wishes to investigate and that comes within its authority. We do not feel we are ill-equipped to continue to do the pipeline accident investigation job if that is left with us.

On Mr. Keyes' second question, frankly, Mr. Chairman, I think you would be rightly suspicious, you and your committee, if I came here as a special pleader asking this committee to safeguard a particular area of our turf. It is a small part of the board's total work, simply because there are very few pipeline accidents, 30 or 40 incidents a year, of which a very few may cause death or injury, typically to people employed by the pipeline company or contractors working for it rather than to the public at large. It is extremely rare for the public at large to be affected in terms of injury or death by a pipeline accident.

• 1020

We think there are important synergies, as it were, between pipeline accident investigation and the rest of our work, and many pipeline incidents would still have to be investigated by our board using our staff expertise even if accidents causing death or injury were taken out of our jurisdiction. But I am sure that you would hear the same sort of argument from the Department of Transport, so I am not going to press that too much here.

We are a regulatory body, a creation of Parliament. You are the people who create the policy in this regard, and I defer to you.

Mr. Angus: Ms Fraser, if the committee and the House decided to amend the legislation to remove the provision that pipelines under the National Energy Board Act would be exempt, would any subsequent amendments be required in Bill C-2 in the clauses numbered in the 40s, where we are amending all sorts of other acts? Have you had a chance to examine it in that context to see whether we would be required to put forward any additional amendments in order to make it work?

Ms Fraser: I have not reviewed the bill in that degree of detail, but certainly one other provision that would have to be changed would be clause 2, which is the definition clause that defines commodity pipelines and specifically excludes pipelines as defined in the National Energy Board Act.

[Translation]

à adopter cette position. J'aimerais avoir l'interprétation du témoin.

M. Priddle: Je pense qu'il me faut signaler, comme a essayé de le faire M^{me} Fraser, que l'Office, en vertu des articles 11, 12 et 13 de la Loi détient des pouvoirs très étendus, que l'Office est une cour d'archives et peut assigner des témoins à comparaître, saisir des documents, et faire enquête sur n'importe quel aspect de ce qui relève de lui. Nous pensons que nous sommes bien nantis pour continuer d'enquêter dans le cas d'accident de pipelines si l'on choisit de nous en laisser la responsabilité.

Deuxièmement, en toute franchise, je pense que vous pourriez être très soupçonneux, vous les membres du Comité, si je demandais instamment qu'on garantisse à l'Office certaines fonctions. La sécurité représente une modeste part des fonctions de l'Office parce qu'il y a très peu d'accidents de pipelines. Il y a entre 30 et 40 incidents par année; quelques-uns seulement causent des pertes de vie ou des blessures, et seuls les employés des compagnies de pipelines ou les entrepreneurs qui y travaillent sont menacés, certainement pas le grand public. Il est très rare que le reste de la population soit touchée par un accident de pipeline causant décès ou blessure.

Nous croyons qu'il y a des synergies importantes entre l'enquête sur les accidents des pipelines et le reste de notre travail. Notre office devrait toujours faire enquête sur de nombreux accidents de pipelines, et on ferait appel aux compétences de nos employés même si les accidents causant la mort ou des blessures ne devaient plus relever de notre compétence. Mais je suis certain que le ministère des Transports ferait valoir le même genre d'argument, de sorte que je n'insisterai pas trop.

Nous sommes un organisme de réglementation, une création du Parlement. C'est vous, les parlementaires, qui avez conçu la politique à cet égard; je m'en remets donc à votre volonté.

M. Angus: Madame Fraser, si le Comité et la Chambre décidaient d'amender le projet de loi en éliminant les dispositions prévoyant l'exclusion des pipelines au sens de la Loi sur l'Office national de l'énergie, serait-il alors nécessaire d'apporter des amendements subséquents aux articles du projet de loi C-2 prévoyant des modifications corrélatives à d'autres lois? Avez-vous eu l'occasion de l'examiner sous cet angle pour voir s'il serait nécessaire de présenter d'autres amendements pour que cela puisse fonctionner?

Mme Fraser: Je n'ai pas examiné le projet de loi de façon aussi détaillée, mais il serait certainement nécessaire d'amender l'article 2, c'est-à-dire l'article dans lequel sont définis les productoducs et qui exclut les pipelines au sens de la Loi sur l'Office national de l'énergie.

[Texte]

The Chairman: Mr. Angus, that was a good question as far as it went, and if this were going to be done after deliberation and hearing all the witnesses in the committee, it would be only fair to communicate with the Energy Board and/or even have them come back again, because, quite understandably, the bill as drafted excludes them. They have come here to tell us and give us in their briefing papers how they investigate accidents, and they have given general evidence that they do not feel and they have not run into the conflict that gives concern to members.

But I want to thank you, Mr. Priddle and the members of the board—

Mr. Keyes: Some members, Mr. Chairman.

The Chairman: You do not want to thank them for coming?

Mr. Keyes: No, in the statement you just made.

The Chairman: Oh, sorry. I think it is some members—

Mr. Keyes: I am concerned. I see accidents listed here in their brief.

The Chairman: I thought I said—but perhaps it is after the long weekend—that some members are concerned about potential conflict. This is why we have the TAIB in front of us. Here we have the Energy Board still regulating and investigating. So we will wrestle with it, because it is a policy decision.

I want to thank you very much for coming and leaving us this material, which we will try to digest to see if it supports your general evidence before the committee, which I am sure it does. But perhaps I should not assume anything in this day and age.

Mr. Priddle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Certainly, as I say, if the committee decided to make a recommendation to amend the bill to include the board, either by memo or another participation, depending on our advice from our research, we might very well be duty bound to have you back here to make sure that, in the merging or blending under the one bill of all modes including pipelines, nothing is left out.

We call now the Canadian Business Aircraft Association: Mr. Ron Chafe, the Executive Director.

You have given us this statement that was circulated this morning. It is a pretty short statement; and if you want to highlight it and your own association for the benefit of members, we will open it up for questions.

Mr. Ron Chafe (Executive Director, Canadian Business Aircraft Association): Thank you very much. Good morning, everybody.

[Traduction]

Le président: Monsieur Angus, c'est une excellente question, et si nous devions faire une telle chose après délibération et après avoir entendu tous les témoins en comité, il ne serait que juste de communiquer avec l'Office national de l'énergie et de l'inviter à comparaître de nouveau, car le projet de loi, tel qu'il a été rédigé, l'exclut. Au cours de leurs témoignages, les représentants nous ont expliqué comment ils faisaient enquête sur les accidents, et ils nous ont dit qu'ils ne se sont jamais trouvés dans la situation de conflit qui préoccupe les membres.

Mais je tiens à vous remercier, monsieur Priddle, ainsi que les membres de l'Office. . .

M. Keyes: Certains membres, monsieur le président.

Le président: Vous ne voulez pas les remercier d'être venus?

M. Keyes: Non, pour ce que vous avez dit auparavant.

Le président: Ah, désolé. Je pense que c'est plutôt certains membres. . .

M. Keyes: Cela me préoccupe. Je vois qu'ils ont énuméré des accidents ici dans leur mémoire.

Le président: Je croyais avoir dit que certains membres craignaient qu'il y ait possibilité de conflit—ce doit être les conséquences du long weekend—et c'est pourquoi nous avons devant nous le BEAT. C'est toujours l'office national de l'énergie qui s'occupe de la réglementation et des enquêtes. Nous devons donc nous débattre avec cela, car il s'agit d'une décision de politique.

Je tiens à vous remercier beaucoup d'être venus et de nous avoir remis ces documents, dont nous allons essayer de prendre connaissance pour voir s'ils correspondent au témoignage que vous donnez au Comité. Je suis certain que c'est le cas. Mais peut-être ne devrais-je présumer de quoi que ce soit au jour d'aujourd'hui.

M. Priddle: Merci, monsieur le président.

Le président: Comme je l'ai dit, si le Comité décidait de faire une recommandation visant à amender le projet de loi afin d'inclure l'Office, soit par correspondance ou par une autre forme de participation, selon les conseils de nos chercheurs, il se peut fort bien que nous devions vous inviter à nouveau à comparaître afin de veiller à ce qu'en réunissant tous les modes de transport dans un projet de loi, y compris les pipelines, rien n'ait été oublié.

Nous aimerions maintenant inviter la Canadian Business Aircraft Association à s'approcher: M. Ron Chafe, directeur exécutif.

Vous nous avez remis une déclaration qui a été distribuée ce matin. Il s'agit d'un exposé assez court; si vous voulez bien nous en donner les grandes lignes et nous parler un peu de votre association, nous passerons ensuite aux questions.

M. Ron Chafe (directeur exécutif, Canadian Business Aircraft Association): Merci beaucoup. Bonjour.

[Text]

[Translation]

• 1025

First of all, the Canadian Business Aircraft Association is grateful for the opportunity to address this committee on Bill C-2. At the outset we would like to state that the Canadian Business Aircraft Association supports this bill and requests that action be taken to have it enacted at the earliest possible date. We feel it is of the utmost importance to establish a credible agency responsible for investigating and reporting on aviation occurrences in an efficient and competent manner.

The Canadian Business Aircraft Association has approximately 146 members, consisting mostly of major Canadian corporate flight departments and commercial aviation support service companies. Our members have approximately 163 multi-engine jet and turbo-prop aircraft that are compatible with operational characteristics of airline aircraft. The main purpose of our members' business is to provide air transportation to the corporate sector, chief executive officers, members of their staff and in some cases company personnel.

The existence of flight departments within the corporate sector generates requirements for fixed base operators and other support services, which has a multiplying effect on the Canadian economy. Our member companies make major contributions to Canada's tax base and also employ a large number of business travellers who utilize commercial air services.

We would now like to respectfully make the following comments concerning Bill C-2 and suggest some areas where improvements may be made. In the interest of expediting your proceedings this morning, Mr. Chairman, I will not read the submission in detail, but with your concurrence I will expand upon the summary as requested.

The Chairman: That would be helpful, Mr. Chafe. It will expedite the business of the committee.

Mr. Chafe: The main thrust of our presentation this morning directs itself towards clauses 2, 4, 13, 19, 23, 25, 28, 29 and 30, which we view with rather significant concern, and with less significance we mention clauses 3, 4, 10, 12, 16 and 22.

Under clauses 2 and 13 we are concerned that the Minister of Transport will be the responsible minister for the agency. We feel that is not the correct way to proceed. It should be a minister other than the Minister of Transport.

The Chairman: Every witness before us has said the same thing, so we have that message loud and clear.

Mr. Chafe: At least I am not inconsistent.

The Chairman: You are very much on point.

D'abord, la *Canadian Business Aircraft Association* vous remercie de l'occasion qui lui est donnée de comparaître devant votre comité au sujet du projet de loi C-2. Notre association appuie le présent projet de loi et demande que l'on fasse en sorte de l'adopter le plus rapidement possible. Nous estimons qu'il est de la plus grande importance de mettre sur pied un organisme crédible chargé de faire enquête et de faire un rapport avec efficacité et compétence sur les incidents qui se produisent dans le domaine de l'aviation.

La *Canadian Business Aircraft Association* compte environ 146 membres et réunit la plupart des principaux services de vol de sociétés canadiennes et des principales sociétés de services d'appoint du secteur commercial de l'aviation. Nos membres ont environ 163 aéronefs multimoteurs et appareils turbopropulseurs dont les caractéristiques opérationnelles sont compatibles avec celles des appareils des lignes aériennes. Ils s'occupent surtout de fournir le transport aérien aux sociétés, aux présidents directeurs généraux, à leurs collaborateurs et dans certains cas aux membres du personnel de ces sociétés.

L'existence de services de vol dans le secteur des sociétés rend nécessaire l'existence des concessionnaires de services aéronautiques à l'aéroport et d'autres services d'appoint, ce qui a un effet multiplicateur sur l'économie canadienne. Nos sociétés membres apportent une contribution importante à l'assiette fiscale du Canada et emploient également un grand nombre de voyageurs d'affaire qui utilisent les services aériens commerciaux.

Permettez-moi maintenant de faire les commentaires suivants concernant le projet de loi C-2 et de proposer certaines améliorations. Afin d'accélérer vos délibérations ce matin, monsieur le président, je ne lirai pas notre exposé dans les détails, mais avec votre permission je tenterai plutôt de le résumer comme vous nous l'avez demandé.

Le président: Cela nous serait utile, monsieur Chafe, et accélérerait nos travaux.

M. Chafe: Notre exposé de ce matin vise surtout les articles 2, 4, 13, 19, 23, 25, 28, 29 et 30, qui nous préoccupent beaucoup, et nous aimerions également mentionner les articles 3, 4, 10, 12, 16 et 22.

Le fait que le ministre des Transports soit responsable de l'organisme aux termes des articles 2 et 13 nous préoccupe. Nous estimons qu'il ne devrait pas en être ainsi. Ce devrait être un ministre autre que celui des Transports.

Le président: Tous les témoins qui ont comparu devant notre comité ont dit la même chose, alors le message est bien clair.

M. Chafe: Au moins, je ne suis pas le seul à être de cet avis.

Le président: Bien au contraire.

[Texte]

Mr. Chafe: Clauses 3 and 16 in the application of the act, insofar as foreign air space is concerned, may require some special agreements with foreign states in order for us to conduct our investigations within their air space. I outline the reasoning behind that in more detail in the presentation.

Under clause 4 the number of board members is not sufficient in our opinion, particularly from a point of view of the aviation community. We feel the complexities of the overall transportation industry will require more than five people. In any event we feel there should be a minimum of two from the aviation community. We also feel as part of this process that the aviation community should be allowed the capability of making recommendations for appointments to the board.

Under clause 10 we feel there should be provision made for confirmation by the board of appointments to the office of the directors of investigation, and there should be some consultation in the dismissal process. Under subclause 10.(3) there is a reference to the word "assist" in relation to other investigators. We have some concern that this should be clarified. We feel that any person employed by the board should be reporting through a strict line.

• 1030

Under clause 12, the form, if I am reading it correctly, indicates that two members comprise a quorum. We feel there should be at least a majority of the members designated to create a quorum. If the clause stands as it is, you could have a minority group running the board, and I do not think that is in the best interest of the act.

We see a need under clause 19 for post-accident or incident testings for drug and/or alcohol. It is not clear in this portion of the bill whether or not that will be permitted. In fact it appears it may even be prohibited. We think it is in the interests of the public at large to ensure that everything is investigated to determine the cause.

Under clause 22 we think more thought should be given to the status of the board's investigator when dealing with departmental investigations. The current bill only provides for observer status. We feel that it should be something better than observer status.

Under clause 23 the observer status for the government is legislated, whereas there is only a passing reference to the request of the board for observer status for interested or other parties involved. We feel the same status should be given, at least on request, to the aviation industry to participate in any investigation as an observer.

Under clause 25 there is provision for interim reports to be provided to the minister. We have some trouble

[Traduction]

M. Chafe: Pour ce qui est de l'application de la loi, aux articles 3 et 16, en ce qui concerne l'espace aérien étranger, il se peut que des accords spéciaux avec les États étrangers doivent être conclus pour que nous puissions faire enquête dans leur territoire aérien. Vous trouverez davantage de détails à ce sujet dans notre mémoire.

À l'article 4, nous estimons que le nombre des membres du Bureau n'est pas suffisant, particulièrement pour ce qui est du secteur de l'aviation. À notre avis, les complexités de l'industrie globale du transport exigeront plus de cinq personnes. Quoi qu'il en soit, nous estimons qu'il devrait y avoir un minimum de deux membres pour le secteur de l'aviation. Nous pensons en outre que ce secteur devrait pouvoir faire des recommandations pour ce qui est des nominations au Bureau.

À l'article 10, nous estimons qu'il faudrait exiger du Bureau qu'il confirme les nominations des directeurs des enquêtes, et qu'il consulte en cas de renvoi. Le paragraphe 10.(3) stipule que les directeurs des enquêtes reçoivent «l'assistance» des autres enquêteurs. À notre avis, il y aurait lieu de préciser. Nous estimons que toute personne employée par le Bureau devrait relever directement de celui-ci.

L'article 12, si je comprends bien, stipule que le quorum est de deux membres. Nous estimons qu'au moins la majorité des membres devraient être présents pour avoir le quorum. Cet article, tel qu'il est rédigé pourrait permettre à un groupe minoritaire de diriger le bureau, et je ne pense pas que ce soit dans l'intérêt de la loi.

Nous estimons que l'article 19 devrait prévoir la possibilité de faire faire, après les accidents ou les incidents, des analyses pour déterminer s'il y a eu consommation de drogue ou d'alcool. Il n'est pas clair dans cette partie du projet de loi si ces analyses seront ou non permises. En fait, il semble même qu'elles pourraient être interdites. À notre avis, dans l'intérêt de toute la population, il convient d'enquêter sur tous les éléments pour déterminer la cause de l'accident.

À l'article 22, nous estimons qu'il faudrait penser davantage au statut de l'enquêteur du Bureau lorsqu'il s'agit d'une enquête ministérielle. Le projet de loi ne prévoit qu'un statut d'observateur. Nous estimons qu'il faudrait lui accorder un statut plus important.

À l'article 23, on accorde à une personne désignée par le gouvernement un statut d'observateur, tandis que l'on ne fait qu'une simple allusion à la demande du Bureau d'obtenir le statut d'observateur pour les parties intéressées. À notre avis, le même statut devrait être accordé, du moins sur demande, à l'industrie aéronautique afin qu'elle puisse participer à toute enquête à titre d'observateur.

L'article 25 prévoit la communication de rapports provisoires au ministre. Nous ne sommes pas tellement

[Text]

with interim reports as it is, but if they are going to be provided to the minister then they should also be provided to the interested or involved parties.

Clauses 28, 29 and 30 are interrelated. However, there do appear to be some inconsistencies, particularly in relation to the protection of the confidentiality of recordings and statements. We are particularly concerned that there is a significant difference between clauses 28 and 29 on the use of air traffic control recordings and the flight deck recordings. We feel that this should be consistent and the wording should be identical.

Under clause 30 there is concern, particularly under paragraph 30.(5) and subparagraph 30.(7)(a), about the reference to the use of privileged statements. We think this could lead to some reluctance on the part of people to make privileged statements. We suggest there is a need to ensure that the confidentiality of these privileged statements is protected and that the due process of civil litigation be employed to produce the appropriate information under a civil action, and not allow this act to be the instrument to provide the information.

Unfortunately I have not been able to attend the previous sessions because of illness, but we understand there have been some submissions to change the name of the board to the Safety Investigation Board. We do not agree with that. We feel the correct terminology is Transportation Accident Investigation Board. The focus should be on the accident investigation, and matters of safety should remain with the Department of Transport, of course allowing the accident investigation board to make appropriate recommendations as to improvements which would lead to enhancement of safety.

Finally, I would like to reiterate that we feel that this bill is a good bill. With some improvements along the lines that we have mentioned we think it will form the basis for the establishment of a credible organization which will deliver a good product to the Canadian public.

The Chairman: Mr. Chafe, I want to thank you for highlighting the points in your brief in a very short and succinct manner. Your brief is also very succinct.

I am going to throw it open to questions, because many of these points have been covered. You have great consensus on some of them and there are some differences of opinion on others, which I know members will explore.

• 1035

Mr. Angus: Mr. Chafe, welcome. I appreciate your brief and your presentation.

I have a number of very short questions, hopefully with short answers.

[Translation]

d'accord avec les rapports provisoires en soi, mais s'ils doivent être communiqués au ministre, alors il faudrait qu'ils soient également communiqués aux parties intéressées.

Les articles 28, 29 et 30 sont étroitement liés. Cependant, il semble y avoir certaines incohérences, particulièrement en ce qui concerne la protection des enregistrements et des déclarations. Nous craignons tout particulièrement qu'il y ait une différence importante entre les articles 28 et 29 quant à l'utilisation des enregistrements contrôles et des enregistrements de bord. Nous sommes d'avis que les deux articles devraient stipuler la même chose et que à cet effet leur libellé devrait être identique.

A l'article 30, particulièrement au paragraphe 30.(5) et au sous-alinéa 30.(7)a), l'allusion à l'utilisation des renseignements protégés nous préoccupe. A notre avis, cela pourrait détourner certaines personnes de faire des déclarations protégées. Selon nous, il faut veiller à bien protéger la confidentialité de ces renseignements, limiter leur production aux cas de poursuites civiles et ne pas permettre que la présente loi soit utilisée pour cela.

Malheureusement, je n'ai pas pu assister aux réunions précédentes puisque j'étais malade, mais je crois comprendre que certains ont demandé que le nom du bureau soit changé en celui de bureau d'enquêtes de sécurité. Nous ne sommes pas d'accord. A notre avis, le bureau d'enquête sur les accidents de transport est l'appellation qui convient. Il doit s'intéresser surtout aux enquêtes sur les accidents, et les questions de sécurité devraient continuer à relever du ministère des Transports, le Bureau d'enquête sur les accidents ayant bien sûr la possibilité de faire des recommandations appropriées sur les moyens d'améliorer la sécurité.

Enfin, j'aimerais réitérer qu'à notre avis il s'agit d'un bon projet de loi. Grâce aux quelques améliorations que nous avons proposées, il permettra d'établir un organisme crédible qui fournira un bon service à la population canadienne.

Le président: Monsieur Chafe, je vous remercie de nous avoir fait ressortir les points principaux de votre mémoire de façon brève et succincte. Votre mémoire est également très court.

Nous allons maintenant passer aux questions. Nous avons déjà traité de nombreux points que vous avez soulevés. Il y a consensus sur certains, mais il existe aussi certaines divergences d'opinion sur d'autres, et je sais que les membres du Comité voudront en discuter.

M. Angus: Bienvenue, monsieur Chafe. Je vous remercie de votre mémoire et de votre exposé.

J'ai plusieurs courtes questions, auxquelles j'espère bien avoir de courtes réponses.

[Texte]

You talk about anybody but the Minister of Transport. It has been suggested that it be the Minister of Justice, the President of the Privy Council, perhaps reporting to the Speaker. Do you have any opinion on to whom it should report, other than the fact you do not want it to go to the Minister of Transport?

Mr. Chafe: The Privy Council would be our first choice. Our second choice would be the Minister of Justice.

Mr. Angus: On page 4 of your brief you talk about quorum. A couple of things have been suggested before committee. One is that people realize that whether it is a small board or a large board that perhaps only two or three members of the board will be involved in the ongoing review of a specific accident investigation. Right now the quorum is two. There is no provision to require that part of that quorum be somebody from the mode that they are investigating. Would you agree that if it were not a full board quorum—in other words, 50% plus one—that at the very least there had to be somebody from the mode involved considered as part of the quorum?

Mr. Chafe: I could probably accept that as a compromise, but our preference would still be a majority membership that would include at least one of that majority being a member of the mode being investigated.

Mr. Angus: That leads me to my second question. It has also been suggested that for the conduct of the investigation a smaller quorum would be appropriate, but that when it came time to do the final report and to make recommendations it would have to be a quorum of the whole board—in other words, three out of five, or four out of seven, or whatever the final number of the board is. Would that be acceptable to you as part of a compromise?

Mr. Chafe: Yes, that sounds like a reasonable compromise that we could live with, I think, as long as the final decisions are made with a majority of the membership, which should include the member of the mode that is being investigated.

Mr. Angus: On page 5, dealing with clause 10, you talk about the separation of powers between the board and the directors of investigation. The legislation currently provides the powers to the Chair of the board. It has been suggested by some groups that have appeared before us that the board itself should be the one to decide what powers are conferred on the Chair, rather than having it in legislation. Do you have a preference?

Mr. Chafe: I think at least the power should be confirmed by the legislation. That was part of the problem in the past, in that the legislative power did not clearly state what the chairman's authority was. That has led, as you are well aware, to a lot of difficulty in the current situation.

Mr. Angus: On page 7, dealing with clause 22, you say that an investigator should be given participant status rather than observer status. Can you tell us what you

[Traduction]

Vous avez dit n'importe qui sauf le ministre des Transports. On a proposé le ministre de la Justice, le président du Conseil privé, et même le Président de la Chambre des Communes. À votre avis, de qui le Bureau devrait-il relever, puisque vous avez dit que vous ne vouliez pas qu'il relève du ministre des Transports?

M. Chafe: Le Conseil privé serait notre premier choix. Notre second choix serait le ministre de la Justice.

M. Angus: À la page 4 de votre mémoire, vous parlez du quorum. On a laissé entendre au Comité, entre autres, que les gens se rendent compte que, petit bureau ou grand bureau, peut-être seulement deux ou trois membres participeront à l'examen courant d'une enquête sur un accident. Le quorum est actuellement de deux membres. Rien ne prévoit actuellement qu'il doit comprendre un membre provenant du mode de transport faisant l'objet de l'enquête. À votre avis, si le quorum n'est pas de 50 p. 100 des membres plus un, ne devrait-il pas y avoir au moins un membre représentant le mode de transport faisant l'objet de l'enquête?

M. Chafe: Je pourrais sans doute accepter ce compromis, mais nous préférierions qu'il y ait la majorité des membres, y compris au moins un membre du mode qui fait l'objet de l'enquête.

M. Angus: Cela m'amène à ma deuxième question. On a également laissé entendre que pour mener l'enquête un quorum plus petit serait approprié, mais que le moment venu de rédiger le rapport final et de faire des recommandations, il faudrait avoir le quorum de tout le Bureau—en d'autres termes, trois membres sur cinq, quatre sur sept, selon le nombre de membres que comptera finalement le Bureau. Accepteriez-vous un tel compromis?

M. Chafe: Oui, cela semble être un compromis raisonnable que nous pourrions accepter, je pense, pourvu que les décisions finales soient prises par la majorité des membres, y compris un membre du mode qui fait l'objet de l'enquête.

M. Angus: À la page 5, en ce qui concerne l'article 10, vous parlez de la séparation des pouvoirs entre le Bureau et les directeurs d'enquête. La loi donne actuellement les pouvoirs au président du Bureau. Certains groupes qui ont comparu devant le Comité ont laissé entendre que ce devrait être le Bureau lui-même qui décide des pouvoirs conférés au président. Avez-vous une préférence?

M. Chafe: Je suis d'avis que ces pouvoirs devraient être tout au moins confirmés dans la loi. Par le passé, le fait que la loi ne précisait pas clairement les pouvoirs du président a posé un problème. Comme vous le savez bien, cela a contribué à bon nombre des problèmes que nous connaissons actuellement.

M. Angus: À la page 7, au sujet de l'article 22, vous dites qu'un enquêteur devrait avoir le statut de participant plutôt que celui d'observateur. Pouvez-vous nous

[Text]

mean by "participant status" for what we now call an "observer"?"

Mr. Chafe: From personal knowledge of certain modes of transport, I know there are departmental investigations that occur where the current board member must sit and just observe; he cannot even speak or participate in the proceedings. This has led to some difficulty. When the board is investigating certain things and has certain knowledge, it seems kind of strange that the member can sit in and only listen and cannot actually make comment or participate in what is actually going on within that department. I would not want to get into specific details here, because it would take a little too much time, but it seems rather inconsistent to only allow that investigator to be an observer in a proceeding to either implement the recommendations of the board or in an action on the part of a department leading to some investigation prior to some action of the board.

Mr. Angus: I do not think, though, Mr. Chafe, the intention of clause 22 is to provide for board members to be sent in as observers. It is my understanding that it is talking about others within the industry who may be. . .

But in any case, let me split the question, then. You are saying that, irrespective of what is written in the brief, an individual board member should be authorized to go in and act as a field investigator.

• 1040

Mr. Chafe: If I said that, I did not mean to. It is the accident investigator or his representative to whom we are referring, not an actual member of the board. That is where the inconsistency is today: the staff supporting the board can only act as observers in such inquiries within the department. I see the same thing in this bill: a director of accident investigation or his delegated representative cannot participate in those activities.

Mr. Angus: On page eight you talk about the interim report. There has been a lot of discussion around this table about the draft final report and whether or not it should be circulated to interested parties. Do you feel it should continue to be circulated, with interested parties being given 90 days to respond and perhaps change the report?

Mr. Chafe: Yes, it would be in the best interest of the community to have access to the draft final and a 90-day period to comment. The end product would be better. Our concern focused on the provision in the bill that allows for interim reports. As we read the bill, interim reports will be available only to the minister, not to the interested parties.

Mr. Malone: Do you think there is enough authority in the legislation to allow for investigation of drug and alcohol use with respect to accidents? Should it be more

[Translation]

expliquer ce que vous entendez pas «statut de participant» plutôt que ce que nous appelons actuellement «observateur»?

M. Chafe: D'après mes connaissances personnelles de certains modes de transport, je sais que pour certaines enquêtes ministérielles le membre du Bureau ne peut assister qu'à titre d'observateur; il ne peut prendre la parole ni participer aux délibérations. Cela a amené certains problèmes lorsque le Bureau fait enquête sur certains événements et est au courant de certaines choses. Il semble plutôt étrange que le membre ne puisse qu'assister et qu'écouter sans pouvoir faire de commentaires ni participer à l'enquête qui est menée dans ce ministère. Je ne veux pas entrer dans les détails, car cela serait un peu trop long, mais il semble plutôt illogique de ne permettre à cet enquêteur que d'agir à titre d'observateur au cours d'un processus visant à mettre en oeuvre les recommandations du Bureau ou au cours d'une action de la part du ministère menant à une enquête antérieure à l'intervention du Bureau.

M. Angus: Je ne pense pas cependant, monsieur Chafe, que l'article 22 vise à envoyer les membres du Bureau à titre d'observateur. Je crois comprendre qu'il s'agit plutôt ici d'autres personnes intéressées dans l'industrie. . .

Quoi qu'il en soit, permettez-moi alors de diviser la question. Vous dites que, sans tenir compte de ce qui est écrit dans votre mémoire, un membre du bureau, à titre individuel, devrait être autorisé à agir comme enquêteur.

M. Chafe: Ce n'est pas ce que je voulais dire. Il s'agit de l'enquêteur de l'accident ou de son représentant dont nous voulons parler, non pas d'un membre du Bureau comme tel. Voilà où il y a incohérence: aujourd'hui, le personnel qui travaille pour le Bureau ne peut agir qu'à titre d'observateur dans de telles enquêtes. C'est la même chose aux termes du présent projet de loi: un directeur d'une enquête sur un accident ou son représentant délégué ne peut participer à ces activités.

M. Angus: À la page 8, vous parlez du rapport provisoire. Nous avons pas beaucoup parlé autour de cette table du projet de rapport final et nous nous sommes demandé s'il devrait être distribué aux parties intéressées. À votre avis, devrait-on continuer de le distribuer aux parties intéressées en leur donnant 90 jours pour répondre et peut-être changer le rapport?

M. Chafe: Oui, ce serait dans l'intérêt de la collectivité d'avoir accès au projet de rapport final et de disposer d'une période de 90 jours pour répondre. Le produit final n'en serait que meilleur. Ce qui nous préoccupe, c'est que cette disposition du projet de loi permet des rapports provisoires. Nous croyons comprendre que ces rapports provisoires ne seront communiqués qu'au ministre, et non aux parties intéressées.

M. Malone: Êtes-vous d'avis que le projet de loi donne suffisamment de pouvoirs pour permettre des tests d'utilisation de drogue ou d'alcool relativement à un

[Texte]

specific, or clarified in any way? Should it be extended to areas beyond the accident itself?

Mr. Chafe: There are two questions there. One deals with what is in the bill, the other with prior activities that may occur in the course of accident prevention.

Within the bill, clause 19 is the relevant area. Our concern is that subclause 19.(12) may inhibit the accident investigator from testing for the presence of drugs or alcohol. We are not sure of that, but to a lay person it appears that there could be some inconsistency there, and we feel very strongly that in any accident investigation the investigator should have the authority to test for this phenomenon.

As for activities prior to the investigation, we are at present working with the Department of Transport to design methodologies for testing. These methodologies would aid in the prevention of the use of such substances. I would prefer to wait for the outcome of this before commenting. We are certainly prepared to work with the appropriate departments towards a solution to the problem.

• 1045

Mr. Malone: Mr. Chairman, in the case of an accident, would the witnesses subscribe to the view that testing for drug and alcohol or other substance use should be subject to justification, or should it be a matter of routine?

Mr. Chafe: In our opinion, when you have an accident, we think it should be a matter of routine. It would not necessarily be justification. I think it should be a routine matter to ensure that everything is covered to find the true cause of the accident.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman. I have one other question that I would like to probe with the witness. He suggested that "safety", though recommended by other witnesses before this committee, not be included in the title. At first blush, that is like requesting that "Canada" not be included in the national anthem. Obviously the witness has some reason for making that recommendation. I would like him to comment further on what he sees as negatives of including the word "safety" in the title, partly because—if not largely because—there have been many other witnesses here saying that it ought to be a part of the title.

The Chairman: Mr. Malone, he has answered that verbally. On page 11 he sets out why. He says that the focus should be investigation. . .

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman, but I want the witness to. . .

The Chairman: Well, you are just asking him to repeat a question, then. I do not mind, but I really. . .

[Traduction]

accident? Devrait-il être plus précis, ou plus clair de quelque façon que ce soit? Faudrait-il accroître ses pouvoirs à d'autres domaines, au-delà de l'accident lui-même?

M. Chafe: Il y a deux questions ici. L'une concerne ce qui se trouve dans le projet de loi, l'autre les activités antérieures dans le domaine de la prévention des accidents.

Pour ce qui se trouve dans le projet de loi, il s'agit de l'article 19. Nous craignons que le paragraphe 19.(12) n'empêche l'enquêteur de vérifier la présence de drogue ou d'alcool. Nous n'en sommes pas certains, mais pour un non-initié, il semble qu'il y ait une incohérence, et nous sommes convaincus que dans toute enquête sur un accident, l'enquêteur doit avoir le pouvoir de vérifier un tel phénomène.

Pour ce qui est des activités précédant l'enquête, nous travaillons actuellement avec le ministère des Transports afin de mettre au point des méthodes de vérification. Ces méthodes aideraient à prévenir l'usage de telles substances. Je préférerais attendre les résultats de cette étude pour faire des commentaires. Nous sommes certainement prêts à travailler avec les ministères intéressés pour trouver une solution à ce problème.

M. Malone: Monsieur le président, en cas d'accident, les témoins estiment-ils que le test d'utilisation de drogue, d'alcool ou d'une autre substance devrait être justifié, ou qu'il devrait être automatique?

M. Chafe: À notre avis, lorsqu'il y a un accident, ces vérifications devraient être automatiques. Il ne serait pas nécessaire de les justifier. Elles devraient se faire automatiquement afin que tout soit fait pour trouver la cause réelle de l'accident.

M. Malone: Merci, monsieur le président. Il y a une autre question que j'aimerais explorer avec le témoin. Il a laissé entendre que le mot «sécurité» ne devait pas faire partie du titre, bien que d'autres témoins l'aient recommandé au Comité. À première vue, c'est un peu comme si on demandait de ne pas inclure le mot «Canada» dans l'hymne national. Le témoin doit certainement avoir une bonne raison de faire une telle recommandation. J'aimerais qu'il nous explique davantage pourquoi il ne faudrait pas inclure le mot «sécurité» dans le titre; en effet—mais ce n'est pas la seule raison de ma question—de nombreux autres témoins nous ont dit que ce mot devait être inclus dans le titre.

Le président: Monsieur Malone, il a répondu verbalement. À la page 11 il explique pourquoi. Il dit que le mot-clé devrait être «enquête». . .

M. Malone: Merci, monsieur le président, mais j'aimerais que le témoin. . .

Le président: Vous lui demandez de répéter une question, alors. Cela ne me dérange pas, mais réellement. . .

[Text]

Mr. Malone: I heard the witness earlier give some comments to it, but. . .

The Chairman: Did you read the part of the brief?

Mr. Malone: The question specifically is that he undoubtedly sees some danger in the inclusion and I would like him. . .

The Chairman: Have you read the closing paragraph of his brief at page 11?

Mr. Malone: Yes, I have.

The Chairman: I do not know what more he could say, but perhaps you want an "and/or", or do you want to read it and repeat it?

Mr. Malone: Let us find out. As I say, this is a point that has been put before us.

The Chairman: I agree, Mr. Malone. I was interested in the point too. I do not know what you are covering and proving by having him repeat it.

Mr. Malone: Well, let us find out. That is why we have witnesses.

The Chairman: No, not when you have to repeat questions and answers. You do not find out anything then.

Mr. Malone: How do you know it is a repeat? We have not heard the answer.

The Chairman: It is the opinion of the Chair that he gave the answer both verbally and in the last paragraph of his brief. What more can he give? You may not agree with it. I found it interesting. I do not perhaps agree with it either.

Mr. Malone: And so do I.

The Chairman: Do you want to read your last paragraph again, and/or amplify anything else?

Mr. Malone: No, there is no point in rereading the statement. The question is very specific: what envisaged other dangers would we see by the inclusion of the word "safety"?

The Chairman: It is all right.

Mr. Chafe: I am awaiting your ruling, Mr. Chairman.

The Chairman: You heard the question. You spoke about it in your direct evidence. It is in your brief. Do you want to add anything to Mr. Malone's question? I understood your answer. I may not agree with it, but it is pretty clear to me. Is there anything else involved in the answer than what you have given concerning why you think "safety" in the title is inappropriate?

Mr. Chafe: The only clarification I would like to make to the honourable gentleman is that I had not heard directly the previous comments. I have been out of circulation for the last month or so, and I do not know

[Translation]

M. Malone: J'ai entendu le témoin faire certains commentaires à ce sujet, plus tôt, mais. . .

Le président: Avez-vous lu cette partie du mémoire?

M. Malone: C'est qu'il voit sans aucun doute un certain danger à inclure ce mot, et j'aimerais qu'il. . .

Le président: Avez-vous lu le dernier paragraphe à ce sujet à la page 11 de son mémoire?

M. Malone: Oui, je l'ai lu.

Le président: Je ne sais pas ce qu'il pourrait dire de plus, mais peut-être que vous voulez qu'on ajoute «et/ou», ou peut-être voulez-vous le lire et le répéter?

M. Malone: Essayons de savoir. Comme je l'ai dit, c'est un point qui a déjà été soulevé devant le Comité.

Le président: Je suis d'accord, monsieur Malone. Cette question m'intéresse également. Je ne sais pas où vous voulez en venir ni ce que vous avez à prouver en lui demandant de le répéter.

M. Malone: Eh bien, essayons de savoir. C'est pourquoi nous recevons des témoins.

Le président: Non, pas lorsqu'il faut répéter questions et réponses. On n'apprend rien ainsi.

M. Malone: Comment savez-vous qu'il s'agit d'une répétition? Nous n'avons pas entendu la réponse.

Le président: Le président est d'avis que le témoin a répondu à la fois verbalement et par écrit dans le dernier paragraphe de son mémoire. Que peut-il dire de plus? Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec lui. J'ai trouvé cela intéressant. Je ne suis peut-être pas d'accord avec lui non plus.

M. Malone: Moi non plus.

Le président: Puis-je demander au témoin de lire encore une fois son dernier paragraphe, ou encore de donner d'autres explications.

M. Malone: Non, il ne sert à rien de lire à nouveau la déclaration. La question est très précise: quels autres dangers entrevoyez-vous à inclure le mot «sécurité»?

Le président: Très bien.

M. Chafe: J'attends votre décision, monsieur le président.

Le président: Vous avez entendu la question. Vous en avez parlé directement dans votre témoignage. Vous en avez parlé également dans votre mémoire. Voulez-vous ajouter autre chose en réponse à la question de M. Malone? J'ai compris votre réponse. Je ne suis peut-être pas d'accord, mais elle est assez claire à mon avis. Y a-t-il une autre raison pour laquelle vous pensez qu'il ne conviendrait pas d'inclure le mot «sécurité» dans le titre?

M. Chafe: Le seul éclaircissement que je peux apporter à l'honorable député, c'est que je n'ai pas entendu directement les commentaires précédents. J'ai été hors circuit pendant tout le mois dernier, de sorte que je ne

[Texte]

the reasoning behind other people's comments. Our organization feels, as stated in our brief, that the focus has to be on accident investigation. The recommendations that flow from those accident investigations may lead to enhancement of safety. We do not think the responsibility of this agency is actually to generate specific studies relating to safety. We feel that belongs within the Department of Transport. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Do you want to pursue that, Mr. Malone? That is the answer.

Mr. Malone: Probably there is no purpose.

The Chairman: No, I do not think there is. It is pretty clear. You may not agree with it.

Mr. Malone: It was not a case of agreeing or disagreeing, so do not confuse the water.

The Chairman: Anyway, I will leave it alone because we are making progress. Mr. Comuzzi, you are on now to make progress. The witness has been very clear. You complimented him, Mr. Malone—I was glad you did—on the short, succinct nature and the very clarity of his points of view. When a witness is as clear, we do not have to beat around the bush.

• 1050

Mr. Comuzzi: Mr. Chairman, are you taking up my five minutes, or what is left of it?

The Chairman: No, you still have five minutes.

Mr. Comuzzi: Mr. Chafe, tell me what involvement your organization, Canadian Business Aircraft Association, has had with the board that is presently in place and will be replaced by Bill C-2, should it pass. What direct involvement has your organization had over the last four years with the Canadian Aviation Safety Board?

Mr. Chafe: Mr. Chairman, we had direct involvement in a number of their endeavours dealing with the safety aspects of aviation, and that was one of the things that led to our other conclusion. We found a lot of duplication of effort in that and what we were doing with the legislators within the Department of Transport. We did not have any direct involvement in an accident investigation since none of our members was actually involved during that period of time with a direct accident.

Mr. Comuzzi: How about incidents?

Mr. Chafe: Not to my knowledge, Mr. Chairman, have we been involved. But I should qualify that by saying I joined the organization only last fall, and I am not aware of any involvement in either an incident or an accident investigation prior to that.

Mr. Comuzzi: It is your opinion that Bill C-2 would be better than the CASB. That is just your opinion, not

[Traduction]

sais pas quel est le raisonnement derrière les commentaires des autres témoins. Comme nous l'avons déclaré dans notre mémoire, notre organisme estime que l'on doit mettre l'accent sur l'enquête sur les accidents. Les recommandations qui découlent de ces enquêtes sur les accidents peuvent mener à une amélioration de la sécurité. Nous ne croyons pas que cet organisme ait pour responsabilité de produire des études précises relatives à la sécurité. Cette responsabilité appartient plutôt au ministère des Transports. Merci, monsieur le président.

Le président: Désirez-vous poursuivre dans ce sens, monsieur Malone? Voilà la réponse.

M. Malone: Ce serait sans doute inutile.

Le président: Oui, je le crois. C'est assez clair. Vous n'êtes peut-être pas d'accord.

M. Malone: Il ne s'agit pas d'être d'accord ou non, alors ne mêlez pas les cartes.

Le président: Quoi qu'il en soit, je vais laisser tomber, car nous faisons du progrès. Monsieur Comuzzi, vous êtes parti pour faire du progrès. Monsieur Malone, vous avez félicité le témoin—j'en suis heureux—de nous avoir présenté son point son point de vue de façon si brève, succincte et claire. Lorsqu'un témoin est aussi clair, il n'est pas nécessaire de tourner autour du pot.

M. Comuzzi: Monsieur le président, vous prenez mes cinq minutes ou ce qu'il en reste.

Le président: Non, vous avez encore vos cinq minutes.

M. Comuzzi: Monsieur Chafe, dites moi, si vous voulez bien, quel rapport votre organisme, la Canadian Business Aircraft Association, a eu avec le bureau actuel, le bureau appelé à être remplacé par le projet de loi C-2, s'il est adopté. Quelle relation directe votre organisme a-t-il eue avec le bureau canadien de la sécurité aérienne au cours des quatre dernières années?

M. Chafe: Monsieur le président, nous avons participé directement à un certain nombre de mesures portant sur la sécurité dans l'aviation, et c'est d'ailleurs ce qui nous a amenés en partie à l'une de nos conclusions. Nous avons trouvé qu'il y avait beaucoup de double emploi avec ce que font les législateurs du ministère des Transports. Cependant, nous n'avons pas été mêlés directement à des enquêtes sur des accidents puisqu'aucun de nos membres n'a été en cause au cours de cette période.

M. Comuzzi: Y a-t-il eu des incidents?

M. Chafe: À ma connaissance, nous n'avons pas été mêlés à des incidents, monsieur le président. J'avoue que j'appartiens à cet organisme seulement depuis l'automne dernier, mais, que je sache, nous n'avons jamais été en cause dans un incident ou un accident au cours de la période qui a précédé.

M. Comuzzi: Croyez-vous que ce qui est prévu dans le projet de loi C-2 est préférable au BCSA. Vous êtes de cet

[Text]

having any actual direct involvement with the Canadian Aviation Safety Board over the last four years.

Mr. Chafe: This is not my opinion, Mr. Chairman; it is the opinion of the organization I am representing, and the particular brief you have has been vetted by the 12 board members of the organization. If anything other than that position needed to be clarified, I am sure it would have been picked up by the board.

Mr. Keyes: I will preface my remarks, Mr. Chairman. With all due respect to the Chair, I think what is important here is that, if any member of this committee has a question, whether or not it is a question that in the opinion of the committee member has already been answered in the brief. . . I think the timetable is fine, but if the timetable starts to inhibit the questioning, then we run into a problem here. If any committee member has a question to put forward and he feels it is legitimate, I think he has every right to ask the question. If the witness feels he has answered the question, he will say so. If he wants to expound on it a little bit more, then I think that is up to the witness.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Keyes?

Mr. Keyes: Yes, that can be part of my five minutes, Mr. Chairman, if you like.

The Chairman: Have you had any problems in putting questions in this committee?

Mr. Keyes: None.

The Chairman: Okay, Mr. Keyes.

Mr. Keyes: As a matter of fact, do you remember the first day?

The Chairman: That was not you; that was Tobin.

Mr. Keyes: Yes, but he was speaking on my behalf.

The Chairman: He was trying to stake out his turf.

Mr. Keyes: I will not bore the witness with what has happened in the past.

Mr. Chafe, you did not mention clause 14 in your summation, and at the very bottom, clause 14 deals with a request by a department or a province. Subclause 14.(2) states:

(2) Subject to section 18, the Board may investigate a transportation occurrence

as requested by, etc. What would you think about:

(2) Subject to section 18, the Board shall investigate a transportation occurrence where a department, the lieutenant governor in council of a province or the Commissioner of the Yukon. . . requests the Board to investigate. . .

Do you have any comment on that?

[Translation]

avis même si vous n'avez pas eu de rapports directs avec le bureau canadien de la sécurité aérienne au cours des quatre dernières années.

M. Chafe: Monsieur le président, ce n'est pas mon opinion, mais l'opinion de l'organisme que je représente, et le mémoire que vous avez devant vous a été examiné par les douze membres du conseil de l'organisme. Et s'il y avait une précision à apporter, je suis sûr que le conseil s'en serait chargé.

M. Keyes: Je dois préfacier mes observations, monsieur le président. En toute déférence pour la présidence, je pense que le plus important pour un membre du Comité qui a une question, c'est de pouvoir la poser, que cette question ait trouvé une réponse ou non dans le mémoire. . . C'est bien beau de fixer un horaire, mais si l'horaire devient un obstacle, le système est fautif. Si un membre du Comité désire poser une question qu'il juge légitime, je pense qu'il a le droit de le faire. Si le témoin estime qu'il y a déjà répondu, il n'a qu'à l'indiquer. S'il veut ajouter un élément de réponse, libre à lui de le faire.

Le président: Avez-vous une question à poser, monsieur Keyes?

M. Keyes: Oui, et vous pouvez inclure mes précédentes observations dans les cinq minutes, monsieur le président.

Le président: Vous a-t-on déjà empêché de poser des questions au Comité?

M. Keyes: Non.

Le président: Très bien, monsieur Keyes.

M. Keyes: Vous souvenez-vous de ce qui s'est passé la première journée?

Le président: Vous n'étiez pas en cause; c'est M. Tobin qui l'était.

M. Keyes: Il parlait en mon nom.

Le président: Il essayait d'établir son territoire.

M. Keyes: Je ne vais pas ennuyer le témoin avec ces vieilles histoires.

Monsieur Chafe, je sais que vous n'avez pas mentionné l'article 14 dans votre mémoire. Cependant, l'article 14 traite d'une demande faite par un ministère ou une province. Plus précisément le paragraphe 14.(2) prévoit ce qui suit:

(2) Sous la même réserve, le Bureau peut à la demande. . .

enquêter sur un accident de transport etc. Que diriez-vous du libellé suivant:

(2) Sous la même réserve, le Bureau doit, à la demande d'un ministère, du lieutenant-gouverneur en conseil d'une province ou du commissaire du territoire du Yukon. . . enquêter sur un accident de transport?

Auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

[Texte]

Mr. Chafe: I have a point of clarification, if I might, Mr. Chairman. I did not mention clause 14 in my presentation.

• 1055

Mr. Keyes: No. That is why I said in the beginning I noticed it was not mentioned in your presentation. Did you look at it, and did you consider...? I assume your body, with all its airplanes, flies interprovincially. It is not confined to Ontario, is it?

Mr. Chafe: No, it is interprovincial and international, actually.

Mr. Keyes: Okay, interprovincial and international; and here we have a situation where, say, for hypothetical reasons, your airplane goes down in another province, and that province wants the accident investigated. Subclause 14.(2) says the board "may investigate a transportation occurrence at the request..." If it said, "Subject to section 18, the Board shall investigate a transportation occurrence..." should they be requested to?

Mr. Chafe: I do not think we would have a problem with that one way or the other. I have no comment on the clause; therefore the way the clause reads was acceptable to us. I think we could live with the change to the word "shall" versus "will". That may make it clear that our organization feels particularly the accident investigation of the type of operations we conduct would be a national responsibility and not a provincial responsibility.

Mr. Keyes: Yes, under TAIB it would be a national responsibility. But if someone comes forward from that particular province and says he would like you to investigate this, well, it is at their discretion, because it says "may investigate". You may not investigate. It would be in your best interests to say "shall investigate".

Mr. Chafe: If I might retract what I said first, Mr. Chairman, I think the better position for our organization to adopt in this instance would be to stay with the word "may". We would not want it to be mandatory at the request of other than the national agency. I think it would be far better to leave it as a discretionary part of the board.

Mr. Keyes: Why would that be?

Mr. Chafe: I could see a number of implications here, both legal and otherwise, that could accrue if you had more than one agency with the authority to generate an accident investigation, particularly in the type of industry we are involved in. It is far better to leave it as a national responsibility and allow the control to remain at a central point.

The Chairman: Than having a provincial board do it, a provincial agency of some—

Mr. Chafe: We would not want a provincial board, because for every provincial board you would have you would have a different way of approaching it. That is why we prefer the national approach to it.

[Traduction]

M. Chafe: Je rappelle, monsieur le président, que je n'ai pas mentionné l'article 14 dans mon exposé.

M. Keyes: Je l'ai indiqué au départ. Avez-vous quand même examiné la possibilité... Je suppose que les avions de vos membres volent entre provinces. Ils ne restent sûrement pas seulement en Ontario.

M. Chafe: Non, notre activité est interprovinciale et internationale.

M. Keyes: Votre activité est interprovinciale et internationale, dites-vous. Supposez que pour des raisons indéterminées l'un de vos avions s'écrase dans une autre province et que cette province veut qu'il y ait une enquête. Le paragraphe 14.(2) dit que le Bureau «peut, à la demande... enquêter sur un accident de transport.» Que diriez-vous du libellé suivant: «Sous la même réserve, le Bureau doit, à la demande... enquêter sur un accident de transport»?

M. Chafe: Nous n'avons pas d'opinion sur la question. L'article nous semble acceptable tel quel. Cependant, nous n'aurions pas d'objection à ce que «peut» devienne un «doit». Il serait peut-être plus clair ainsi que notre organisme est d'avis que les enquêtes sur les accidents dans le genre d'activité que nous menons doivent être une responsabilité nationale et non pas une responsabilité provinciale.

M. Keyes: Elles seraient une responsabilité nationale sous le BEAT. Cependant, si quelqu'un dans une province désirait une enquête, le Bureau aurait le choix, parce que le libellé actuel est «peut... enquêter». Le Bureau pourrait ne pas le faire. Il me semble qu'il serait de votre intérêt que le libellé indique «doit... enquêter».

M. Chafe: Je m'excuse, monsieur le président, mais je reviens sur ma première déclaration. La meilleure option pour notre organisme est l'utilisation du mot «peut». Nous ne voudrions pas qu'il y ait d'obligation ailleurs qu'au niveau de l'organisme national. Il serait préférable que le Bureau ait le choix.

M. Keyes: Pourquoi?

M. Chafe: Toutes sortes de conséquences, sur le plan juridique et sur d'autres plans, pourraient découler du fait qu'il y ait plus d'un organisme qui soit chargé des enquêtes sur les accidents, particulièrement dans le genre d'activité que nous menons. Il est préférable de continuer d'en faire une responsabilité nationale et de laisser le contrôle à un organisme central.

Le président: Par opposition à un organisme provincial quelconque...

M. Chafe: Nous verrions une telle situation d'un mauvais oeil, parce que chaque organisme provincial aurait ses particularités. Nous préférons que l'approche soit nationale.

[Text]

Mr. Keyes: Do you see the same conflict there I do? He does not want the provincial board doing it, but this does not give the national board the authority—

The Chairman: His last answer clarified it. He started to agree with you, and then on his own, in reading the clause, he saw why “may” was there, and he gave the view why “may” was there.

Mr. Chafe, I would like to ask you a question. Are you a pilot yourself?

Mr. Chafe: No, Mr. Chairman. My background is air traffic control, primarily.

The Chairman: I see. I ask because the pilots came in here and they gave a very direct brief and they raised many more questions about the bill than you did and thought we should even postpone our hearings until we heard from Mr. Justice Estey and Mr. Justice Moshansky.

Mr. Keyes: What is the witness's opinion on that, Mr. Chairman, since you have taken that line of questioning?

The Chairman: Well, I hate to raise it.

Mr. Keyes: Well, no, that is a good question.

The Chairman: I was certainly going to put the question whether you were a pilot and you were aware of their brief. So I must say, having posed it in general. . . You know the clause—I think it is clause 8, which is pretty general, and by which the new board can make policies. . . What do you think about that, from your experience and that of your association?

Mr. Chafe: Let me first of all state that on the board I represent at least 10 of the 12 members are pilots, and pilots operating in the system all through the day, and at no time during my discussions with the board was this particular subject raised of trying to defer until after those two hearings were conducted.

• 1100

Obviously there is a difference of opinion here because the particular pilot group you are referring to was directly involved in a number of accidents whereas our people were not. That could account for the difference of opinion.

In our discussions we did not see any need to delay. In fact we stated just the opposite. We said this act should be expedited and put into place at the earliest possible date. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Chafe, for that answer and all the answers to the questions, and for the short and succinct nature of your brief. I want to thank you for coming and for the brief. Your explanations of the brief

[Translation]

M. Keyes: Voyez-vous le même imbroglio que moi? Le témoin ne veut pas d'un organisme provincial, mais cette mesure ne semble pas donner à l'organisme national les pouvoirs nécessaires. . .

Le président: Il a précisé sa position dans sa dernière intervention. Il a d'abord été d'accord avec vous, puis il a vu la raison pour laquelle le «peut» est préférable dans l'article.

J'aurais moi-même une question à vous poser, monsieur Chafe. Êtes-vous pilote personnellement?

M. Chafe: Non, monsieur le président. Mes antécédents sont surtout du côté du contrôle du trafic aérien.

Le président: Je vois. Je vous pose la question parce que les pilotes ont témoigné devant nous et ont été très directs. Ils ont soulevé beaucoup plus de préoccupations que vous au sujet du projet de loi et ont même émis l'avis que nous devrions suspendre nos délibérations jusqu'à ce que nous ayons entendu le juge Estey et le juge Moshansky.

M. Keyes: Qu'en pense le témoin, monsieur le président, puisque vous avez poursuivi dans la même veine que moi?

Le président: Je n'aime pas beaucoup faire ce genre de chose.

M. Keyes: C'est une très bonne question.

Le président: Je voulais seulement savoir si vous étiez pilote et si vous étiez au courant du mémoire des pilotes. Je vous ai posé la question de façon générale. . . Je pense qu'il y a un article—si je me souviens bien, c'est l'article 8, qui permet en gros au nouveau Bureau d'établir des politiques. . . Qu'en dites-vous, à partir de votre expérience et à partir de celle de votre organisme?

M. Chafe: Je tiens à vous dire qu'au conseil que je représente au moins dix des douze membres sont pilotes, et ce sont des pilotes actifs. Or, en aucun moment lors des discussions que j'ai eues avec le conseil, a-t-il été question de retarder l'adoption de la présente mesure en attendant les décisions dans les deux séries d'audiences mentionnées.

Il y a divergence d'opinion, mais c'est peut-être dû au fait que le groupe de pilotes que vous avez entendu est directement mêlé à un certain nombre d'accidents. Ce n'est pas notre cas.

Dans nos discussions, nous n'avons pas vu le besoin de retarder le processus. Au contraire, nous avons été d'avis que l'examen de cette mesure législative devrait être accélérée et être adoptée le plus rapidement possible. Merci.

Le président: Merci de votre dernière réponse, de toutes vos réponses, et aussi de votre mémoire concis, monsieur Chafe. Je vous suis reconnaissant de votre participation. Vos explications nous aideront lorsque nous

[Texte]

will be part of our deliberations when we get into clause by clause, hopefully by next week. Thank you very much for the benefit of your presentation.

Mr. Chafe: Thank you.

The Chairman: We now call the last presentation for this morning, and then we will have a business session. I would like to welcome to the table, Mr. Ron Bennett, the Canadian Legislative Director of the United Transportation Union. We have seen you before on other legislation, so you know our system. You have presented a brief, which has been circulated to members. If you would highlight it, we can get on to questions and answers.

Mr. Ron Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union): Thank you, Mr. Chairman. I apologize for not having the brief to the committee members sooner. Due to your scheduling and the scheduling of the committee, my date was changed, and so I brought it with me this morning.

By way of introduction, I represent people who operate trains in Canada. We are interested in and affected by this very important bill, and we support it in many ways. We have some points we feel need clarification or possibly strengthening. It should, however, be mentioned we are a member of the Canadian Railway Labour Association, who have appeared before the committee. We support their submission dealing with the interplay of this new board and the Minister of Transport.

I will try to take you very quickly through my brief and highlight just those sections we are dealing with. In the first couple of paragraphs, 8 and 9, we are talking about interested parties. We feel interested parties should be spelled out in the interpretation section. We feel trade unions should be an interested party and spelled out in some way. Right now we feel the legislation is rather vague as to who the interested parties may be.

The next four paragraphs, 10 through 13, have to deal with subclauses 14.(1) and 14.(3) with respect to the different investigations that might be going on and how this new board may supersede those investigations. The way we read the bill there might be some body conducting an investigation, and if the board stepped in all of the evidence they had gathered to date could go by the wayside.

In paragraph 12 I point out we do not see section 229 of the Railway Act being repealed, and therefore the National Transportation Agency would still have the right to conduct investigations. We feel the committee may wish to take a look at that, because certainly we see a conflict if we have a number of different groups running around conducting investigations.

In paragraphs 14 through 17, we deal with the powers of the investigator pursuant to clause 19. We have some

[Traduction]

amorcerons l'étude article par article du projet de loi. Nous espérons que ce sera la semaine prochaine. Merci encore une fois.

M. Chafe: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous entendrons maintenant notre dernier témoin de ce matin, puis nous traiterons de questions internes. Je souhaite la bienvenue à M. Ron Bennett, directeur législatif canadien des travailleurs unis des transports. Nous vous connaissons pour vous avoir rencontré en d'autres occasions. Nous sommes sûrs que vous connaissez notre façon de procéder. Vous présentez un mémoire, et il a été distribué aux membres du Comité. Si vous voulez bien nous en souligner les faits saillants, nous passerons ensuite à la période des questions.

M. Ron Bennett (directeur législatif canadien, Travaillleurs unis des transports): Merci, monsieur le président. Je m'excuse de ne pas avoir remis mon mémoire d'avance. Comme nos horaires ont été remaniés, j'ai dû me contenter de l'apporter avec moi ce matin.

En guise d'introduction, permettez-moi de vous dire que je représente ici les cheminots canadiens. Nous sommes intéressés par ce projet de loi très important, nous l'appuyons à bien des égards, et il nous touche. Nous pensons seulement que certaines de ses dispositions doivent être clarifiées et renforcées. Nous tenons à préciser que nous sommes également membres de l'Association des syndicats des cheminots du Canada, qui a déjà comparu devant le Comité. Nous souscrivons à ses arguments relativement aux rapports qui doivent exister entre ce nouveau bureau et le ministère des Transports.

Je vais essayer de passer mon mémoire en revue rapidement et de signaler les articles qui nous intéressent particulièrement. Aux paragraphes 8 et 9, d'abord, nous parlons des parties intéressées. Nous pensons que la notion de partie intéressée devrait être précisée dans l'article des définitions. Nous estimons que les syndicats ouvriers devraient être considérés comme des parties intéressées et que la loi devrait être claire à cet égard. Actuellement, elle est assez vague à ce sujet.

Au quatre paragraphes suivants, 10 à 13, nous traitons de 14.(1) et 14.(3) relativement aux divers types d'enquêtes qui peuvent être menées et à la façon dont le nouveau bureau peut les prendre en charge. De la façon dont nous comprenons le projet de loi, il pourrait y avoir quelque part un organisme qui mène une enquête; au moment où le nouveau bureau interviendrait, la preuve qu'il aurait déjà réunie pourrait être perdue.

Nous disons à notre paragraphe 12 que l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer n'est pas abrogée et que l'Office national des transports continue d'avoir le droit de mener des enquêtes. Nous pensons que le Comité pourrait se pencher sur cette question, parce que nous voyons la possibilité que divers groupes mènent des enquêtes chacun de leur côté.

Aux paragraphes 14 à 17, nous parlons des pouvoirs de l'enquêteur en vertu de l'article 19. Nous voyons d'un

[Text]

problems with the fact this investigator may, for reasonable grounds, have a person submit to a medical examination. We feel that is an invasion of that person's rights and should be looked at by the committee. We feel that if the committee feels it should stay in there, the individual should not be compelled to see any physician other than one of his choice.

[Translation]

mauvais oeil qu'un enquêteur puisse, pour des motifs raisonnables, exiger qu'une personne subisse un examen médical. Nous pensons que c'est une violation des droits de la personne qui mérite l'attention du Comité. Si, après un examen, le Comité estime que la mesure est nécessaire, à tout le moins la personne ne devrait pas être forcée à voir un médecin autre que celui de son choix.

• 1105

In paragraphs 18, 19 and 20, we are again into notification and the interested parties. We feel that the trade unions should be notified of any investigations that are going to be taking place and should be able to play a part in those as an observer. We do not feel that the observer status is very clearly spelled out, so we are asking the committee to suggest that the trade unions be given observer status, whereby they would be involved.

Aux paragraphes 18, 19 et 20, nous revenons à la question de la signification des avis et des parties intéressées. Nous estimons que les syndicats devraient être avisés des enquêtes en préparation et devraient être appelés à jouer un rôle à titre d'observateurs. Comme nous pensons que le statut d'observateur n'est pas très bien défini, nous demandons au Comité de suggérer que les syndicats comme tels se le voient attribuer pour qu'ils puissent participer au processus.

As I said, we have just touched on the submissions of the CRLA in paragraphs 21 and 22, and I will not go into that now. In paragraphs 23 and 31 we deal with privilege; we feel that the information gathered by the investigator should be strictly privileged and we do not feel that the provision as currently drafted goes far enough to adequately protect the interests of those affected. We would therefore ask the committee to take a hard look at a stronger privilege clause, because we feel that in order for the investigators to conduct their investigation with the assistance of the people involved, these people have to feel free to openly comment. We have some concerns with the possibility of the investigator relaying those comments to others.

Aux paragraphes 21 et 22, nous parlons des instances qui ont été présentées par l'ASCC. J'y ai déjà fait allusion; je n'y reviendrai pas. Aux paragraphes 23 et 31, nous traitons du caractère confidentiel de l'information. À notre avis, l'information récoltée par l'enquêteur devrait être strictement confidentielle. La disposition du projet de loi qui s'y rapporte, dans sa version actuelle, ne protège pas suffisamment, selon nous, les intérêts des personnes concernées. Nous demandons donc au Comité d'envisager la possibilité de renforcer l'article sur les renseignements protégés parce qu'à notre avis pour que les enquêteurs puissent avoir la coopération des personnes concernées, ces personnes doivent pouvoir se sentir libres de parler. Nous voyons la possibilité qu'un enquêteur relate leurs propos à d'autres instances.

As for that factor, what the investigator may do, we have problems with the fact that under clause 32 the evidence of an investigator, or at least a summary of that evidence, may be used in a legal or disciplinary hearing, without that investigator being called before that hearing. We have some problems with that and we certainly feel it should not be allowed. It should be looked at very seriously by this committee. We have had a number of problems in the past. Certainly some of the clauses of the bill deal with privilege with respect to onboard recordings and transcripts; then the investigator who looks at that could report in his findings that the transcript said "that", so we have some problems with that section.

Dans ce contexte, nous n'acceptons pas qu'en vertu de l'article 32, la preuve récoltée par un enquêteur, ou du moins un résumé de cette preuve, puisse être utilisée devant un tribunal judiciaire ou un tribunal de discipline sans que l'enquêteur soit appelé à comparaître en personne. Nous ne voyons pas comment une telle façon de procéder pourrait être admise. Nous pensons que le Comité devrait examiner la question de très près. Nous avons eu un certain nombre de problèmes dans le passé. Certaines dispositions du projet de loi traitent du caractère confidentiel des enregistrements de bord et des transcriptions. Un enquêteur pourrait indiquer dans son rapport que la transcription révèle telle ou telle chose. Nous sommes méfiants à cet égard.

In regard to clause 35, there is a lack of a penalty provision for people who may breach the prohibition against privilege. Certainly I think it is important that there should be some kind of penalty spelled out in the legislation to deal with that part.

À l'article 35, il n'y pas de peine prévue pour les personnes qui pourraient violer le caractère confidentiel de l'information. Nous pensons qu'il devrait y avoir une peine quelconque indiquée dans la loi.

In paragraph 32 of the brief we refer to the Canada Labour Code, and what we are suggesting here is that it is necessary to offer some protection to ensure that persons do not suffer adverse consequences by reason of attempting to comply with the provisions of the act in question.

Au paragraphe 32 de notre mémoire, nous parlons du Code canadien du travail. Nous disons qu'il faut protéger les personnes qui pourraient avoir à souffrir du fait qu'elles auraient respecté les dispositions du Code canadien du travail.

[Texte]

In paragraph 33 I am trying to bring to your attention the fact that nothing in the act appears to give an individual the right to counsel or union representation during the period of investigation. Certainly we feel it is important that it be spelled out in the act and not be a matter of regulation or policy that when one of our members is called in to give a statement to an investigator he be allowed to have a union representative with him.

• 1110

The second problem we have run into in the past under section 229—and certainly we feel that it should be addressed in this bill, as it is in the Canada Labour Code—is with respect to payment of lost wages for people who are called in to investigate. Under the present systems there is no coverage, no requirement for the employer to compensate his employees while being investigated by a government body in this fashion. Certainly with respect to appearances before a judge or whatever it is a different story, but with respect to section 229 of the Railway Act it is not spelled out. It certainly has caused problems, and we feel it should be addressed here.

Finally, we feel that there should be a mechanism for review or appeal of any reports or findings of the board and their investigators.

In closing, I once again would say that we do support Bill C-2. We do see it as an important step towards an independent investigatory board that has the right to investigate accidents in Canada and therefore come up with a safer operation.

The Chairman: Thank you, Mr. Bennett, for highlighting the points in your brief.

Mr. Angus: Mr. Bennett, welcome back. It is always a pleasure to have your comments on legislation and the policy matters of this committee.

Do you have a copy of the bill in front of you?

Mr. Bennett: Yes, I do.

Mr. Angus: If you can turn to clause 29—which right now does not deal with railroads at all, but is a clause dealing with air traffic control recordings—there has been some discussion at this committee about extending the provisions of that clause to deal with things like vessel traffic recordings on the marine side and train dispatch recordings on the rail side. Down at the bottom, under “Use prohibited”, subclause 29.(6) says:

(6) An air traffic control recording obtained under this Act shall not be used against any person referred to in subsection (1) in any criminal proceedings or,

[Traduction]

Le paragraphe 33 attire votre attention sur le fait qu'il n'y a rien dans la loi qui donne à une personne le droit d'être représentée par un avocat ou un syndicat au cours d'une enquête. Nous estimons qu'il est important que ce droit soit précisé dans la loi et ne fasse pas simplement l'objet d'un règlement ou d'une directive. Lorsqu'un de nos membres est appelé à faire une déclaration à un enquêteur, il doit avoir le loisir d'être accompagné par un représentant de son syndicat.

Le deuxième problème que nous avons éprouvé dans le passé en ce qui concerne l'article 229—nous sommes certainement d'avis qu'il devrait être réglé dans ce projet de loi, comme il l'est dans le Code canadien du travail—a trait au remboursement du salaire perdu aux personnes faisant l'objet d'une enquête. En vertu du système actuel, l'employeur n'est pas obligé de compenser son employé qui fait l'objet d'une enquête par un organisme gouvernemental quelconque. Il ne s'agit évidemment pas de la comparution devant un juge ou de quelque chose du genre. Dans le cas d'une enquête, il n'y a rien de prévu à l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer. Nous avons eu à en souffrir dans le passé et nous voudrions que la situation soit rectifiée.

Enfin, nous estimons qu'il devrait y avoir un mécanisme de révision ou d'appel qui vise les rapports ou les conclusions du Bureau et de ses enquêteurs.

Nous tenons à dire en terminant que nous sommes d'accord de façon générale avec le projet de loi C-2. Nous pensons qu'il est une étape importante en vue de la création d'un organisme d'enquête indépendant chargé d'examiner les accidents qui surviennent au Canada et d'améliorer la sécurité.

Le président: Merci, monsieur Bennett, d'avoir bien voulu nous souligner les points saillants de votre mémoire.

M. Angus: Bienvenue une fois de plus, monsieur Bennett. Il fait toujours bon d'avoir votre opinion sur les lois ou les politiques que ce Comité doit passer en revue.

Avez-vous un exemplaire du projet de loi sous les yeux?

M. Bennett: Oui.

M. Angus: Je vous renvoie à l'article 29, qui ne mentionne absolument pas les chemins de fer actuellement, mais qui traite des enregistrements du contrôle de la circulation aérienne. Il a été question à ce Comité d'étendre les dispositions de cet article entre autres aux enregistrements du trafic maritime du côté maritime et aux enregistrements d'aiguillage du côté ferroviaire. Au bas de la page, au sous-titre «Interdiction», il est indiqué ce qui suit:

(6) En procédure pénale ou, sous réserve de la convention collective applicable, dans le cadre de procédures disciplinaires, il ne peut être fait usage

[Text]

subject to any applicable collective agreement, in any disciplinary hearings or proceedings.

I would like to get your reaction to the suggestion that this whole clause should be changed to provide the same kind of protection for train dispatch recordings where they exist and what you think of that provision about "subject to any applicable collective agreement".

Mr. Bennett: When I looked at that clause I skimmed over it because it was directed strictly at air traffic control. However, in answer to the question, certainly it may cover some of the concerns we have in respect to the "subject to any applicable collective agreement". However, I guess the important part we have found, Mr. Angus, is that it is only the transcripts or parts of a transcript that we get to deal with. I guess it is almost hearsay, in fact, if we do not have the right to question people who have submitted things. Now, whether that answers our concerns about having that included. . . We felt, the way it talked about voice recordings in the bill, that this would cover dispatch recordings in respect to our membership because the conversations between the locomotive cab, the caboose, and the dispatching office are recorded.

Mr. Angus: That is interesting. CP, in its presentation to the committee, asked us to delete all references to onboard recordings made in the cab of a locomotive since such recordings do not exist. They say:

Even if such recordings were made in the future, they should not be privileged. These recordings must be available to the railway to use in internal disciplinary process, which must be respected to promote the safety of railway operations.

• 1115

Mr. Bennett: Certainly we disagree with CP's position on that. Having said that, I believe I am correct that their dispatching offices are also taped. I know CN has a continual taping monitor. I could be wrong, but I do believe CP also tapes the conversations between the dispatching office and whomever.

Mr. Angus: There is a reference to a collective agreement. Can you indicate to the committee how the collective agreements you have relate to the use of recordings or transcripts? Give us an idea of the constraints the collective agreement places on either party.

Mr. Bennett: Actually our collective agreements do not have that kind of restraint. Our collective agreements and the arbitration jurisprudence that is around give us the right to question any evidence that is presented.

[Translation]

contre les personnes mentionnées au paragraphe (1) des enregistrements contrôlés obtenus en application de la présente loi.

J'aimerais savoir si vous seriez d'accord pour que l'article soit modifié de façon à assurer la même protection aux enregistrements d'aiguillage des trains lorsqu'il y en a et ce que vous pensez de la mention «sous réserve de la convention collective applicable».

M. Bennett: Je n'ai examiné cet article que très rapidement parce qu'il concernait strictement le contrôle du trafic aérien. Il reste que la mention «sous réserve de la convention collective applicable» pourrait partiellement nous satisfaire. Notre préoccupation va quand même plus loin, monsieur Angus, en ce sens que très souvent ce qui est en cause ce sont seulement les transcriptions ou des parties de la transcription. Nous sommes presque toujours en présence de oui-dire, et nous n'avons pas le droit de contre-interroger les sources. Je ne sais pas si nos craintes pourraient être atténuées de cette façon. . . de la façon dont les enregistrements de la voix sont mentionnés dans le projet de loi, nous pensons que les enregistrements d'aiguillage pourraient être inclus dans le cas de nos membres, parce que les conversations entre les locomotives, le wagon de queue et le bureau d'aiguillage sont enregistrées.

M. Angus: Voilà qui est intéressant. Le CP, lorsqu'il a comparu devant le Comité, nous a demandé de supprimer toutes les mentions d'enregistrement à bord de conversations avec le poste de commande de la locomotive parce que de tels enregistrements n'existent pas. Ses représentants ont déclaré ce qui suit:

Même si de tels enregistrements étaient effectués à l'avenir, ils ne devraient pas être visés par la disposition sur les renseignements protégés. Les chemins de fer devraient pouvoir les utiliser dans le cadre du processus disciplinaire interne, lequel doit être respecté pour promouvoir la sécurité des opérations.

M. Bennett: Nous sommes certainement en désaccord avec le CP sur cette question. Par ailleurs, je ne crois pas me tromper en disant que les bureaux d'aiguillage du CP sont également soumis à des enregistrements. Ceux du CN le sont de façon continue. Pour ce qui est du CP, je peux me tromper, mais je pense qu'il enregistre également les conversations entre les bureaux d'aiguillage et leurs interlocuteurs.

M. Angus: Puisqu'il est question des conventions collectives, pouvez-vous nous dire ce que prévoient celles qui sont en cours relativement à l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions? Pouvez-vous nous donner une idée de la façon dont les conventions collectives en cours limitent l'une ou l'autre partie?

M. Bennett: En réalité, nos conventions collectives ne prévoient pas de limites comme telles à cet égard. Cependant, alliées à la jurisprudence arbitrale, elles nous donnent le droit de contester quelque preuve que ce soit

[Texte]

Therefore, if a transcript is introduced as evidence we have the right to question those people involved in that transcript.

Mr. Angus: Do you feel as a union that the use of those recordings should be severely restricted, particularly as they relate to the broadcasting of those tapes that may or may not have an impact on the family of any of your members who are deceased as a result of an accident or on the accident victim should that occur?

Mr. Bennett: Certainly some of the things we have heard in the other industries give us concern. With the wide rebroadcast and reports of transcripts of air accidents and so forth, I believe it has an impact on the family. It is certainly something that should be respected.

We feel those transcripts are of importance to an investigating body in order to arrive at the results of the cause of the accident, but we do not feel they should be repeated and/or reported any more than is absolutely necessary for that board. We feel they should be the property of that board. We think the section on privilege is a step in the right direction in the bill.

Mr. Angus: In its submission to us, CN made reference to clause 19 and talked about the employee's statement. They suggest that:

... an employee's statement taken during the course of an internal railway investigation for the purposes of education, discipline and monitoring should not be a document pursuant to this subclause and therefore not subject to seizure.

In other words, seizure by an accident investigator. What is the position of UTU on the use of internal investigations as they relate to any investigation conducted by the new board?

Mr. Bennett: First of all, I am going to answer you a little backwards, Mr. Angus, in the sense that I feel the investigations that take place between the board and a crew member should be privileged and for the use of the board. I feel that internal investigations by the railway are not of the same nature as what this bill contemplates. Our experience is that they have been to establish a rule violation in order to assess discipline.

Mr. Angus: As opposed to education.

Mr. Bennett: Yes, the educational factor is a nice catchword that the railways have used, but certainly the only education is that if you have 60, you are fired. It is a little late. They should be dealing with training. However, I feel it may not be helpful to an investigator to have those railway investigations, because they are not flavoured in the same way that would be of any use to an investigator, and I believe they could lead the investigator down a road that he should not be taking.

Mr. Angus: In effect you are agreeing with the company in this case—

Mr. Bennett: Yes, I am.

[Traduction]

qui est présentée. Donc, si une transcription est présentée en preuve, nous avons le loisir d'interroger les personnes qui ont eu quelque chose à voir avec cette transcription.

M. Angus: En tant que syndicat, croyez-vous que l'utilisation de ces enregistrements devrait être sévèrement limitée? Leur diffusion pourrait avoir des effets néfastes pour les familles de vos membres qui seraient décédées à la suite d'un accident ou pour toutes les victimes.

M. Bennett: Ce que nous avons vu dans d'autres modes nous inquiète certainement. Les familles sont touchées par la diffusion sur une grande échelle des transcriptions, lors des accidents aériens par exemple. Elles devraient avoir droit au respect.

Les transcriptions sont évidemment importantes pour les organismes d'enquête s'ils veulent connaître la cause des accidents qui sont produits, mais nous estimons qu'elles devraient être diffusées le moins possible. Elles devraient rester la propriété des organismes d'enquête. À cet égard, la disposition sur le caractère confidentiel de l'information dans le projet de loi est un pas dans la bonne direction.

M. Angus: Dans son exposé au Comité, le CN parlait de l'article 19 et de la déclaration des employés. Ses représentants ont fait valoir ce qui suit:

... la déclaration d'un employé faite lors d'une enquête ferroviaire interne à des fins d'éducation, de discipline et de surveillance ne devrait pas être considérée comme un document au sens où l'entend ce paragraphe et ne devrait pas faire l'objet d'une saisie.

Une saisie de la part d'un enquêteur. Quelle est la position de votre syndicat relativement aux enquêtes internes qui pourraient être reliées aux enquêtes menées par le nouveau Bureau?

M. Bennett: Je vais vous répondre de façon quelque peu détournée, monsieur Angus. Je pense que les enquêtes impliquant le Bureau et un cheminot devraient être confidentielles et devraient être réservées à l'usage du Bureau. Les enquêtes internes des chemins de fer sont d'un ordre différent. Les chemins de fer, par exemple, doivent faire la preuve qu'il y a eu une violation des règlements avant de prendre des mesures disciplinaires.

M. Angus: C'est différent de l'éducation.

M. Bennett: Les chemins de fer utilisent le mot éducation pour essayer de tout englober, mais ce qu'ils veulent dire c'est qu'à 60 l'employé est congédié. Il est trop tard à ce moment-là. Ils devraient parler de formation. Ces enquêtes internes des chemins de fer ne sauraient être d'aucune utilité pour les enquêteurs parce qu'elles adoptent un point de vue différent. Elles pourraient même être nuisibles aux enquêteurs.

M. Angus: Dans ce cas, vous êtes d'accord avec la société...

M. Bennett: Oui.

[Text]

[Translation]

• 1120

Mr. Angus: —that this thing should be separate.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Mr. Bennett, would you agree that any statements taken from employees, or officers involved in the mishap, should be taken by the Director of Investigation, or an investigator of the board, before the company can take a statement of its own, for its own purposes?

In other words, as far as the railway is concerned they are quarantined until the board has interviewed and taken statements from employees. Would you say that is a reasonable safeguard, and in terms of perception, at least, shows a more complete independent investigation?

Mr. Bennett: I certainly agree with that. In fact I feel that the investigators for the board are the people who should be talking to these employees, and by that—

Mr. Benjamin: First.

Mr. Bennett: First, and possibly only, although there have to be internal discipline investigations, or internal investigations for costs. I really feel strongly that the railway should be held off somehow, whether by the bill, or by direction of regulation, until the investigator has completed his investigation and submitted his reports to the board.

I feel strongly that any part of the investigator's report should not be given to the railway for use at a subsequent investigation.

Mr. Angus: Mr. Bennett, the railways are arguing that in terms of containment at the site theirs is a different environment from an airplane that goes down where you might have to secure the site.

They have a line that is blocked. They are usually the first ones on the site, as opposed to the investigators from the board. You are not suggesting that railway officials, those in charge of that area, should not be asking the basic questions, what happened, what went wrong, in order to determine what they can move and what they cannot move, or should they be prevented from doing any kind of removal from the site until an investigator from the board either has been contacted, and has given verbal approval over the telephone based on information, or has actually been on site?

Mr. Bennett: Certainly I can understand the railway's position that they want to reopen the line.

As a railroader that is one of the first concerns. I guess one of the concerns that this committee and the new board would want to be looking at is what evidence can

M. Angus: . . . que l'enquête devrait-être distincte.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur Bennett, convenez-vous que le directeur des enquêtes, ou un enquêteur du Bureau, devrait entendre les témoignages des employés ou des agents en cause dans l'incident, avant que la société ne les interroge de son côté?

Autrement dit, pour la société ferroviaire, ils sont mis en quarantaine jusqu'à ce que le Bureau les ait interrogés et ait enregistré leur déposition. Est-ce une garantie suffisante, à votre avis, et cela donnera-t-il, au moins, l'impression que l'enquête est plus exhaustive et indépendante?

M. Bennett: Je suis tout à fait d'accord avec vous. En fait, j'estime que ce sont les enquêteurs du Bureau qui devraient s'entretenir avec ces employés, et de cette façon. . .

M. Benjamin: En premier lieu.

M. Bennett: En premier lieu, et peut-être devraient-ils être les seuls; toutefois, une enquête interne est nécessaire aux fins de mesures disciplinaires ou d'évaluation des coûts. Je suis fermement convaincu que la société ferroviaire devrait être tenue à l'écart d'une certaine façon, que ce soit par les dispositions du projet de loi, en vertu de lignes directrices ou de règlements, tant que l'enquêteur n'a pas terminé son enquête et présenté ses rapports au Bureau.

Je m'oppose fermement à ce qu'une partie du rapport de l'enquêteur soit communiquée à la société ferroviaire pour utilisation dans une enquête ultérieure.

M. Angus: Monsieur Bennett, les compagnies ferroviaires soutiennent que pour ce qui est de la limite des dégâts à l'endroit de l'accident, leur situation est différente de celle d'une compagnie aérienne dont l'avion s'écrase dans un endroit inconnu au départ.

Les chemins de fer possèdent une ligne, qui est bloquée. Ce sont leurs représentants, et non les enquêteurs du Bureau, qui sont généralement les premiers sur les lieux. Vous ne voulez tout de même pas dire que ces représentants des compagnies ferroviaires, les responsables du secteur, ne devraient pas poser les questions élémentaires afin de savoir ce qui s'est passé, à quoi est dû l'accident, pour déterminer ce que l'on peut déplacer et ce qui doit rester sur place, ou encore qu'on devrait les empêcher de retirer quoi que ce soit des lieux de l'accident avant que l'on ait communiqué avec un enquêteur du Bureau, que ce dernier ait donné son approbation verbale par téléphone, d'après les renseignements dont il dispose, ou encore avant qu'il se soit rendu sur place?

M. Bennett: Je comprends très bien que la société ferroviaire veuille rouvrir la ligne.

C'est ce qui préoccupe avant tout le transporteur ferroviaire. De leur côté, le Comité et le nouveau bureau devront essayer de trouver des preuves éventuelles

[Texte]

be buried in the debris, because the standard now for clearing a rail line is to bring in a large bulldozer and just plow the wreckage to one side, throw up new track, and start the operation.

We do not object to the basic questions that are asked at an accident site. Certainly any good manager will do that. In spite of an act of Parliament he is still going to ask the questions. It is a matter of how those questions are used.

As to securing the site, I do not have enough experience with the all-encompassing facts of this bill, but when I look at the railway operation, and the evidence is there, the car that caused the derailment is buried by 40 or 50 other cars, and then further pushed aside, that whole situation is something that will be difficult to address, by the railways. I think they need to do that, and I cannot help you there too much.

Mr. Angus: It has been suggested, not just by the railroad but also by others, that under the powers in the proposed act to seize documents, in some cases the seizure of such documents may actually jeopardize the ongoing operations.

On the marine side, seizing of charts leaves the master without the tools of his trade. Railroads are suggesting that companies be allowed to make copies of whatever documents are to be seized. Do you have any problems with that?

• 1125

Mr. Bennett: No, I do not. We saw no problem with that clause at all. But from an operating point of view, I can see the railways needing to keep certain papers, whatever they may be.

Mr. Comuzzi: There is just one area I wish to question you on, and that is regarding privileged communication between the people you represent and. . . So that I have it clear, do I understand that you have no hesitation in allowing the investigator to immediately talk to the person at the scene or as close to the scene as possible in order to get a preliminary report as to what happened? And to take that to its next step, providing that is a privileged document between the investigator and the person giving the statement, what the investigator then does with it may be subject to something that you would have some concern about. Am I correct?

Mr. Bennett: That is correct.

Mr. Comuzzi: Would you go through the process. . . ? I think that is. . .

Mr. Bennett: I guess what we feel is it is important that our people are not restricted in their comments. We do not want our people to feel that they should be careful how they answer an investigator. We want them to be open; we want them to be truthful. We do not want them

[Traduction]

ensevelies sous les débris, car pour dégager des voies, on utilise en général un énorme bulldozer qui pousse les débris d'un côté ou de l'autre, puis on pose de nouvelles voies, et le service reprend sur la ligne.

Nous ne voyons rien à redire à l'idée de poser des questions élémentaires sur les lieux d'un accident. C'est ce que ferait tout administrateur compétent. Qu'il existe ou non une loi du Parlement, il posera tout de même ces questions. Ce qui importe, c'est l'usage qu'on fait des réponses.

En ce qui concerne la délimitation du lieu de l'accident, je ne connais pas suffisamment les dispositions générales de ce projet de loi, mais prenons par exemple une société ferroviaire: la preuve est là, le wagon à l'origine du déraillement est enseveli sous 40 ou 50 autres wagons, avant d'être poussé de côté, et le problème va être difficile à régler par la société ferroviaire. C'est indispensable, et je ne vois pas en quoi je puis vous être utile sur ce point.

M. Angus: Selon certains, et il ne s'agit pas seulement des sociétés ferroviaires, mais aussi d'autres parties, la saisie des documents prévue dans le projet de loi, risque dans certains cas de remettre en question la reprise des activités.

Du côté du transport maritime, la saisie des cartes ôte au capitaine ses instruments de travail. Les chemins de fer demandent à être autorisés à faire une copie des documents qui doivent être saisis. Cela vous pose-t-il des problèmes?

M. Bennett: Non, pas du tout. Cette disposition ne nous dérange pas le moins du monde. Toutefois, du point de vue de l'exploitation, je comprends que les sociétés ferroviaires aient besoin de conserver certains documents, quels qu'ils soient.

M. Comuzzi: J'aimerais simplement vous poser une question sur le caractère confidentiel des communications entre les gens que vous représentez et. . . afin que tout soit bien clair, avez-vous dit que vous n'hésitez pas à permettre à l'enquêteur de s'entretenir immédiatement avec une personne sur les lieux de l'accident ou presque, afin d'obtenir un rapport préliminaire sur ce qui s'est passé? Et pour pousser les choses un peu plus loin, si ce document que la personne qui fait sa déposition remet à l'enquêteur est confidentiel, il y a lieu de se préoccuper de l'usage qu'en fera l'enquêteur. Est-ce cela?

M. Bennett: Oui.

M. Comuzzi: Prendriez-vous la peine. . . ? Je pense que. . .

M. Bennett: Nous estimons qu'il importe que nos employés puissent s'exprimer librement. Nous ne voulons pas qu'ils aient l'impression de devoir prendre garde aux réponses qu'ils donnent à l'enquêteur. Nous voulons qu'ils soient francs et honnêtes. Ils ne doivent pas avoir

[Text]

to feel that they have to protect themselves against some further action by the railway. We see the main purpose of the investigation of this act to arrive at a safer situation, and the only way you can have a safer operation of the railway or whatever in the transportation industry is to be able to talk to as many people involved in the situation and have them answer openly.

We have no problem with that as long as our members do not feel that the railways are going to be able to use that in a disciplinary way. We think that would be restrictive. Our experience under section 229 of the Railway Act has been just that: that people have felt that they had to watch what they said to an NTA or an RTC investigator because it would be used against them by the railway in a disciplinary manner.

Mr. Comuzzi: Do you feel in a review of Bill C-2 that your membership is adequately covered by the wording of this bill?

Mr. Bennett: We do not feel that the privilege clause is quite strong enough. I am not a lawyer so I really cannot help you much with the language, except that we think it could be a lot stronger.

Mr. Langlois (Manicouagan): I wish to apologize for not being here when you first started. However, I have glanced quickly through your brief, and I will certainly take time to read it more thoroughly. You have a good brief.

I would like to refer you to paragraph 33 in your brief. You say that you want a union representative to assist your member in whatever type of testimony he is giving or report he has to fill out. Do you not have some provision like this in your collective agreement?

Mr. Bennett: The collective agreement is only binding on the investigation within the company; it is not binding on the government investigators. Although we feel there may be some rights in the Charter and so forth that protect our people, it is a problem. We had an example recently in western Canada where an investigator refused to allow a union representative to be an observer. This caused problems, and so we think it should be addressed in the bill.

Mr. Langlois: Do you think the bill as written prevents that?

Mr. Bennett: It does not prevent it, but it leaves it up to regulation, as I read it, and up to policy, and policy is always one of those things that can change from day to day.

Mr. Langlois: On page 15, Mr. Bennett, subparagraph 33(2), you talk about compensation for your members during the course of an investigation. I would suggest that provisions of the labour code cover that activity, and I am wondering if it is necessary to include it in this bill.

[Translation]

l'impression de devoir se protéger contre d'éventuelles mesures disciplinaires de la part de la société ferroviaire. A notre avis, l'enquête sur l'accident vise essentiellement à améliorer les conditions de sécurité, et la seule façon d'y parvenir, pour une société ferroviaire ou un autre transporteur, c'est de pouvoir interroger un maximum de personnes directement en cause et d'obtenir d'elles des réponses directes.

Nous n'y voyons rien à redire à condition que nos membres n'aient pas l'impression que les chemins de fer pourront utiliser leurs déclarations à des fins disciplinaires. Cela serait trop restrictif, à notre avis. D'après notre expérience, l'application de l'article 229 de la Loi sur les chemins de fer a eu précisément cet effet: les gens ont cru bon de bien peser toutes leurs déclarations à un enquêteur de l'ONP ou du CPCF, de crainte que la compagnie ferroviaire n'utilise leurs déclarations pour prendre des mesures disciplinaires à leur égard.

M. Comuzzi: Si l'on examine le projet de loi C-2, estimez-vous que les membres de votre association sont suffisamment protégés par le libellé de ce projet de loi?

M. Bennett: A notre avis, la disposition relative aux renseignements protégés n'est pas assez stricte. N'étant pas avocat, je ne peux pas vous proposer un autre texte, mais à notre avis, il faudrait renforcer cette disposition.

M. Langlois (Manicouagan): Je vous présente mes excuses car j'étais absent au début de votre exposé. Cependant, je l'ai passé brièvement en revue et je ne manquerai pas de le lire de bout en bout. Vous avez préparé un bon mémoire.

Je vous demande de vous reporter au paragraphe 33 de votre mémoire. Vous dites qu'un représentant syndical devrait aider un membre de votre association qui est appelé à témoigner ou à préparer un rapport. Ce genre de disposition existe-t-il dans votre convention collective?

M. Bennett: La convention collective n'est exécutoire qu'en ce qui a trait à l'enquête interne; elle ne s'applique pas aux enquêteurs fédéraux. Même si, à notre avis, certains droits de la Charte et autres protègent nos membres, le problème existe. Dernièrement, dans l'Ouest, un enquêteur a refusé qu'un représentant syndical soit présent à titre d'observateur. Il s'en est suivi certains problèmes et c'est pourquoi nous pensons qu'il faut en faire état dans le projet de loi.

M. Langlois: Sous sa forme actuelle, le projet de loi empêche ce genre de chose, à votre avis?

M. Bennett: Il ne l'empêche pas, mais la question doit être réglée par voie de règlement, si j'ai bien compris, et elle dépend aussi de la politique en vigueur, laquelle, comme chacun sait, peut changer d'un jour à l'autre.

M. Langlois: A la page 15, monsieur Bennett, à l'alinéa 33(2), vous proposez d'indemniser vos membres pendant la tenue d'une enquête. A mon avis, ce genre de chose est déjà prévu dans la disposition du Code du travail, et je me demande s'il est utile de l'inclure dans le projet de loi à l'étude.

[Texte]

[Traduction]

• 1130

Mr. Bennett: I have looked at the code and I cannot quite agree with you. There are provisions in the collective agreements to cover certain types of investigations, but our experience has been that under section 229, which is the only comparable section I can go to—and I do not like to compare this bill to the Railway Act—our people at the present time are not being paid for attending investigations under the NTA.

Mr. Langlois: From what you have seen of Bill C-2, do you feel it would cover occurrences on privately owned railroads, such as the one used to haul iron ore from the mine in Labrador to the port in the St. Lawrence? Some of your members work for those two railroads.

Mr. Bennett: As I understand it, our members work for the Quebec North Shore and Labrador. The other group is another union, or not unionized, I am not sure which. We feel this would apply to the Quebec North Shore and Labrador. We feel that is the intent of the bill.

Mr. Benjamin: Paragraph 34 on the same page reads:

... it seems there is no mechanism to challenge any position taken by the Board or investigation throughout the investigative process or in the final analysis.

The bill provides for the issuing of a draft of the final report to the minister and to interested parties. The bill says they will have 90 days to make comments, reviews, criticisms, etc. The CRLA opposed that. They did not want to have anything to do with draft reports because it does damage to the perception at least of the independence of the board. I take it you agree with what the CRLA has said.

Mr. Bennett: That is correct.

Mr. Benjamin: Then you want some other mechanism, surely. After the final report has been tabled in Parliament, something is going to have to happen with it, by the minister, the NTA or the railroads, or all of them. Surely under the auspices of the minister there would be a review of the whole report, and at that point you make your criticisms or take issue with whatever you like.

Mr. Bennett: Exactly. Our concern is that right now there is no mechanism in the bill to review that, other than what you are referring to, once it becomes a public document. We are looking for, possibly, a formal appeal mechanism so we may be able to address the report that is submitted to Parliament.

Mr. Benjamin: You then would like to see something in the bill that would make it statutory that in any review process all interested parties would be able to make

M. Bennett: J'ai examiné le Code et je ne suis pas de votre avis. Des dispositions des conventions collectives s'appliquent à certains genres d'enquête, mais d'après notre expérience, en vertu de l'article 229, le seul qui soit comparable—et je n'aime pas faire une comparaison entre le projet de loi à l'étude et la Loi sur les chemins de fer—nos membres ne sont pas rémunérés à l'heure actuelle lorsqu'ils participent à des audiences d'enquête en application de la Loi nationale sur les transports.

M. Langlois: D'après votre interprétation du projet de loi C-2, s'appliquera-t-il à des accidents qui ont lieu sur des lignes de chemins de fer privées, comme celles qui servent à transporter le minerai de fer entre la mine du Labrador et le port du Saint-Laurent? Certains de vos membres travaillent pour ces deux sociétés ferroviaires.

M. Bennett: D'après ce que je sais, nos membres travaillent pour la société Quebec North Shore and Labrador. L'autre groupe fait partie d'un autre syndicat, ou n'est pas syndiqué, je n'en suis pas certain. Selon nous, cela s'appliquera à la société *Quebec North Shore and Labrador*. Tel est d'après nous l'objet du projet de loi.

M. Benjamin: Voici ce qu'on peut lire au paragraphe 34 de la même page:

... il n'existe, semble-t-il, aucun mécanisme pour contester une décision du Bureau ou des enquêteurs au cours du processus d'enquête ou de l'examen final.

Le projet de loi prévoit la communication d'un projet du rapport final au ministre et aux parties intéressées. Ces derniers auront 90 jours pour l'examiner, formuler des observations, des critiques, etc. L'ASCC s'y est opposée. L'Association est contre le principe des projets de rapport car il remet en question l'indépendance du Bureau, du moins dans l'esprit des gens. Je suppose que vous souscrivez à la position de l'ASCC.

M. Bennett: C'est exact.

M. Benjamin: Il faut donc prévoir un autre mécanisme. Un fois le rapport final déposé au Parlement, il faudra bien que le ministre, l'ONT ou les sociétés ferroviaires, ou tous les intéressés, en fassent quelque chose. Le rapport complet fera certainement l'objet d'un examen sous les auspices du ministre, et à ce moment-là vous pourrez formuler vos critiques ou vos objections éventuelles.

M. Bennett: Exactement. Ce qui nous préoccupe pour le moment, c'est que le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme d'examen, si ce n'est celui dont vous parlez, une fois que le document est du domaine public. Nous souhaitons voir mettre en place un mécanisme d'appel officiel qui nous permettra d'examiner le rapport soumis au Parlement.

M. Benjamin: Vous voulez donc ajouter au projet de loi une disposition en vertu de laquelle toutes les parties intéressées pourront présenter des mémoires au cours du

[Text]

submissions. I believe the board can do a review itself if it wants.

Mr. Bennett: Yes. The first thing we pointed out is the fact that there seems to be a bit of silence within bill at the present time with respect to who interested parties may be. We feel it should be clearer and then the whole process would follow from there.

The Chairman: Again, Mr. Bennett, I want to thank you for your appearance on behalf of your association, with your experience. Your brief was circulated, and members were reading it while you were giving evidence. It will be part of our deliberations when we get into clause by clause, and it has been amplified by your verbal testimony this morning. I want to thank you for taking the time and trouble to come.

• 1135

Mr. Bennett: Thank you, Mr. Chairman. I know you are heading into a business session, so I will not stay any longer. But I will dwell on one point, that the UTU does not support slurry pipelines.

The Chairman: I see. That is good, and I can understand why.

The public portion of this meeting is adjourned.

[Translation]

processus d'examen. Sauf erreur, le Bureau peut procéder à un examen de son côté s'il le désire.

M. Bennett: Oui. Nous avons signalé en premier lieu que le projet de loi, sous sa forme actuelle, ne précise pas quelles seront les parties intéressées. À notre avis, cette disposition doit être plus claire et tout le reste s'en suivra naturellement.

Le président: Encore une fois, monsieur Bennett, je vous remercie d'avoir témoigné au nom de votre association et de nous avoir fait profiter de votre expérience. Votre mémoire a été distribué et les membres du Comité l'ont lu pendant votre témoignage. Nous en tiendrons compte lorsque nous examinerons le projet de loi article par article, et vos déclarations de ce matin ne font qu'ajouter à ce mémoire. Je tiens à vous remercier d'avoir pris le temps et la peine de venir.

M. Bennett: Merci, monsieur le président. Je sais que le Comité doit maintenant siéger à huis clos, et je ne resterai pas plus longtemps. Toutefois, je voudrais simplement dire que notre syndicat s'oppose au transport des boues par productoducs.

Le président: Je comprends. C'est bien, et je comprends pourquoi.

La séance ouverte au public est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the National Energy Board:

Roland Priddle, Chairman;
Sandra Fraser, General Counsel;
Ed Gordon, Director, Pipeline Engineering Branch.

From the Canadian Business Aircraft Association, Inc.:

Ron Chafe, Executive Director.

From the United Transportation Union:

Ron Bennett, Canadian Legislative Director.

TÉMOINS

De l'Office national de l'énergie :

Roland Priddle, président;
Maître Sandra Fraser, conseiller juridique;
Ed Gordon, directeur, Direction du génie des
pipelines.

De la Canadian Business Aircraft Association, Inc. :

Ron Chafe, directeur exécutif.

Des Travailleurs unis des transports :

Ron Bennett, directeur législatif canadien.

1
27
82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, May 25, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le jeudi 25 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

Publication

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

Transport

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

APPEARING:

The Honourable Shirley Martin,
Minister of State for Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin,
Ministre d'État (Transports)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 25, 1989

(10)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:30 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Acting Member present: Greg Thompson for Ken Atkinson.

Other Members present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport; George Baker; Sheila Copps.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: The Honourable Shirley Martin, Minister of State for Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Jim Miller, Director General, Strategic Policy; Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy Development; Dr. John Read, Director General, Transport Dangerous Goods.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (*See Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

The Minister made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:37 o'clock a.m., it was agreed,—That, pursuant to Standing Order 108(2), the Committee commence consideration of the transportation of toxic-contaminated gasoline and oils into Canada from the United States.

The Minister made a statement and, with the witness, answered questions.

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 MAI 1989

(10)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stanley Wilbee.

Membre suppléant présent: Greg Thompson remplace Ken Atkinson.

Autres députés présents: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports; George Baker; Sheila Copps.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Comparait: L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports).

Témoins: Du ministère des Transports: Jim Miller, directeur général, Politique stratégique; Barb Butler, directeur principal, Développement des politiques stratégiques; John Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (*Voir Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

La Ministre fait une déclaration, puis elle-même et l'autre témoin répondent aux questions.

À 11 h 37, il est convenu,—Qu'en vertu des pouvoirs que lui confère le paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne l'étude de la question du transport, au Canada, de l'essence et des hydrocarbures contaminés par des agents toxiques, en provenance des États-Unis.

La Ministre fait une déclaration, puis elle-même et l'autre témoin répondent aux questions.

À 12 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, May 25, 1989

• 0930

The Chairman: I see a quorum for hearing evidence. The minister is here and the witnesses are prepared. We are very glad to welcome the minister back on Bill C-2.

Assuming we conclude the examination of the minister and the thoughts of the minister and the government on Bill C-2, as members have agreed, we will then have members ask questions. I know Mr. Keyes has been interested and he will lead off on the issue of toxic waste, which does not fall under Bill C-2. The thought is that these two matters will be concluded by 12 noon. I do not see any reason why we cannot do that by then, if not even before.

There is going to be at the maximum an hour on the toxic waste. But we will see how things go. That is why we have to get started and welcome Madam Minister. You have followed and you have had people following the evidence before the committee. Members would now like to ask you about the thoughts of the government in terms of amendments and responses to some of the points raised by witnesses.

Hon. Shirley Martin (Minister of State for Transport): Mr. Chairman, I would like to start with an opening statement and cover some of the points based on what we have found as we followed the witnesses before the committee. Would that be acceptable?

The Chairman: Yes.

Mrs. Martin: Actually it is a pleasure for me to be back before this committee. The members of the committee have certainly been working hard on Bill C-2. You understand the importance of creating an independent board to investigate transportation accidents. Such a board, if it is effective and credible, can make a major contribution to the future safety of our transportation system.

You have heard the testimony of many witnesses—the members of the Canadian Aviation Safety Board, associations and companies in rail, marine, and air modes, unions from these transportation modes, and other interested parties. You have listened carefully to their views and you have questioned them closely on all aspects of this legislation. I have been impressed with the diligence and thoroughness of the committee's work.

I too have followed with great interest the testimony of the witnesses on this bill. As expected, there have been some conflicting views on some aspects. Numerous ideas

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 25 mai 1989

Le président: Je vois que nous avons le quorum pour entendre les témoins. La ministre est arrivée et les témoins sont prêts. Nous sommes très heureux d'accueillir à nouveau la ministre pour parler du projet de loi C-2.

A condition d'avoir achevé notre examen de la ministre et d'avoir entendu son avis et celui du gouvernement sur le projet de loi, nous pourrions interroger M^{me} Martin au sujet des déchets toxiques, comme convenu, même si cette question est étrangère au projet de loi C-2. M. Keyes a manifesté son intérêt et il aura la parole en premier. Nous prévoyons terminé d'ici midi. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas finir pour cette heure ou même plus tôt.

Un maximum d'une heure est réservé à la discussion sur les déchets toxiques, mais nous verrons. C'est pourquoi il faut commencer dès maintenant et souhaiter la bienvenue à madame la ministre. Vous et vos fonctionnaires, madame, avez suivi les délibérations du comité. Les membres veulent vous demander maintenant ce que pense le gouvernement des amendements et des points soulevés par les témoins.

L'honorable Shirley Martin (ministre d'État aux Transports): Monsieur le président, j'aimerais d'abord faire une déclaration liminaire portant sur certains points abordés par les témoins qui ont comparu devant le comité. Cela vous convient-il?

Le président: Oui.

Mme Martin: En fait, c'est un plaisir pour moi de comparaître de nouveau devant votre Comité. Les membres du Comité ont certainement mis beaucoup d'efforts dans leur étude du projet de loi C-2. Vous comprenez combien il importe de créer un bureau indépendant chargé d'enquêter sur les accidents de transport. Un bureau de ce genre pourra contribuer beaucoup à la sécurité future de nos transports à condition d'être efficace et crédible.

Vous avez entendu les dépositions de nombreux témoins—les membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne, les représentants d'associations et de compagnies ferroviaires, maritimes et aériennes et des syndicats du personnel de ces modes de transport et d'autres intéressés. Vous les avez écoutés avec attention et vous les avez interrogés soigneusement sur tous les aspects de cette mesure législative. La diligence et la conscience manifestées par les membres du comité m'ont impressionnée.

Moi aussi, j'ai suivi les dépositions avec beaucoup d'intérêt. Comme il fallait s'y attendre, les témoins n'étaient pas tous d'accord sur certains aspects du projet

[Texte]

for improvements and clarification have been put forward. Some misunderstandings of the intent of the bill have also become apparent.

From the hearings, I have drawn some conclusions regarding the bill, as I am sure you have. This morning we have the opportunity to share our views and hopefully to reach some agreement on what improvements to the bill may be desirable to make the new board as effective and credible as possible.

My overall conclusion, based on the hearings, is that Bill C-2 is basically a sound bill. Representatives of the industry and most unions support the principles of the bill. I therefore believe we should proceed as soon possible. Of course I realize that a few have suggested that the bill be delayed pending receipt of reports from Justices Estey and Moshansky. Such a suggestion, Mr. Chairman, is based on a misunderstanding of the mandates of these inquiries. Neither inquiry will examine the matters contained in this bill. Consequently we cannot expect that their reports would help in any way to make this a better bill.

Turning to the contents of the bill, I believe your hearings have demonstrated that we were on the right track in dividing up the roles and responsibilities of the board members, investigators, and chairman as we did. For example, there is a clear consensus among the witnesses that the investigators should conduct their work independently of the board, but that the board should exercise overall policy control on how investigations are conducted. The board should also be able to direct the investigators to pursue alternative lines of investigation. That is exactly what the bill provides.

I also noted a consensus among witnesses that the board should be both independent and multi-modal, as proposed. The benefits of a multi-modal structure can be achieved under this model without neglecting the unique characteristics of each mode.

Questions have been raised, however, concerning the scope of the multi-modal approach. Why, you have asked, does the bill not cover oil and gas pipeline incidents and interprovincial truck and bus accidents? There are a number of reasons. Basically, however, the answer is that we already have an effective and credible arrangement for investigating these accidents. As the old saying goes, "If it isn't broke, don't fix it."

• 0935

No one to my knowledge has ever seriously questioned the competent and professional job being done by provincial and local police forces in the investigation of highway traffic accidents. As well, the provincial and federal authorities responsible for regulating safety of vehicle operation on the highways and the vehicle manufacturers are not the accident investigators.

[Traduction]

de loi. Ils ont proposé de nombreux éclaircissements et améliorations. Certains malentendus quant au but du projet de loi se sont manifestés.

Comme vous, j'en suis certaine, j'en suis arrivée à certaines conclusions en suivant les témoignages. Nous avons ce matin l'occasion d'échanger nos points de vue et, je l'espère, de nous entendre quant aux améliorations à apporter au projet de loi pour rendre le nouveau bureau aussi efficace et crédible que possible.

J'ai conclu, en me basant sur les témoignages entendus, que le projet de loi C-2 est fondamentalement bon. Les représentants de l'industrie et de la plupart des syndicats en appuient les principes sous-jacents. C'est pourquoi j'estime que nous devons l'adopter le plus tôt possible. Je sais, bien sûr, que quelques-uns ont proposé d'attendre la publication des rapports des juges Estey et Moshansky. Cela montre qu'ils ont mal compris les mandats des deux juges, car ni l'un ni l'autre n'abordera des questions concernant le projet de loi. C'est pourquoi il serait vain d'espérer trouver dans leurs rapports les éléments d'une amélioration quelconque au projet de loi C-2.

Pour parler maintenant du contenu du projet de loi, vos audiences ont démontré à mon avis que nous étions sur la bonne voie lorsque nous avons réparti comme nous l'avons fait les rôles et responsabilités des membres du Bureau, des enquêteurs et du président. Par exemple, les témoins conviennent à peu près tous que les enquêteurs doivent s'acquitter de leurs fonctions indépendamment du Bureau mais que ce dernier doit exercer une maîtrise globale sur la manière dont les enquêtes sont exécutées. Le Bureau doit aussi être habilité à orienter les enquêteurs différemment au besoin. Et c'est exactement ce que le projet de loi prévoit.

J'ai constaté aussi que les témoins conviennent que le Bureau doit être indépendant et multimodal comme nous le proposons. Les avantages d'une approche multimodale peuvent être réalisés grâce à une structure sans pour autant négliger les caractéristiques propres à chaque mode de transport.

On a posé des questions, cependant, au sujet de l'étendue de cet abord multimodal. Vous avez demandé pourquoi le projet de loi n'englobe pas les incidents de gazoduc et d'oléoduc ni les accidents de camions et d'autobus interprovinciaux? Cette exclusion découle de plusieurs considérations. Mais en définitive, la vérité est que nous avons déjà les moyens efficaces et crédibles d'enquêter sur ce genre d'accidents. Comme le dit la vieille rangaie, si ça marche, n'y touchez pas.

On n'a jamais à ma connaissance mis en doute sérieusement la compétence ni le professionnalisme de policiers provinciaux et locaux à l'occasion d'enquêtes sur des accidents de la circulation. En outre, les autorités fédérales et provinciales dont relèvent la sécurité de la circulation et celles des véhicules ne sont pas également chargées d'enquêter sur les accidents.

[Text]

Finally, of course, exercising federal authority in an area of overlapping jurisdiction would lead to difficulties in federal-provincial relations, numerous practical difficulties and inevitably greater cost, all without any guarantee or even a higher probability that highway safety would be improved.

With respect to oil and gas pipelines, the National Energy Board has explained to the committee how accidents are investigated. Their work is credible and effective. Safety of the general public is almost never involved. The government therefore does not believe that safety would be materially improved by moving the NEB's mandate to investigate pipeline accidents to the proposed Transportation Accident Investigation Board.

I think also there may be some confusion between draft reports and interim reports. Draft reports are dealt with in clause 24. They are draft reports on the board's findings and any safety deficiencies, drafts of the final report minus recommendations, if you will. They are made available to persons with a direct interest in these findings.

The purpose of the draft report is twofold: (1) to enable persons with a direct interest to comment on the draft findings so that any errors or omissions concerning the factual aspects of any accident can be pointed out and discussed before a final report is prepared; (2) to ensure procedural fairness by giving interested parties the opportunity to comment to the board before a final report is made.

Interim reports, on the other hand, are dealt with in clause 25. They are reports which can be made at any stage of an investigation and are reports on the progress and findings. They must be made to police and coroners whenever there has been a fatality and when significant progress has been made in an investigation. They must also be made on written request of the Minister of Transport or any minister with a direct interest.

The purpose of these reports is to ensure that persons with specific, related responsibilities, such as police and coroners, are provided with timely information relevant to their responsibilities. They will not be made public or given to other interested parties because they are incomplete.

Since the Minister of Transport will have an observer at the investigation and the board will notify the ministers of anything requiring urgent action, ministers will not frequently make requests for interim reports. An example of where a minister might request one would be to obtain the context in which the board has recommended a specific urgent action.

[Translation]

Enfin, exercer une autorité fédérale dans un domaine où les compétences se chevaucheraient, compliqueraient les relations fédérales-provinciales, causeraient de nombreuses difficultés d'ordre pratique et entraînerait inévitablement des coûts plus élevés, sans pour autant garantir, ni même rendre plus probable que la sécurité routière s'en trouverait accrue.

En ce qui a trait aux oléoducs et aux gazoducs, l'Office national de l'énergie a expliqué au Comité comment sont menées les enquêtes sur les accidents. Le travail que fait l'Office est crédible et efficace. La sécurité du grand public n'est presque jamais en cause. C'est pourquoi le gouvernement ne croit pas que la sécurité serait accrue si les accidents de pipelines devaient relever du nouveau Bureau d'enquête sur les accidents de transport au lieu de rester sous la compétence de l'Office national de l'énergie.

Il me semble aussi qu'on saisit mal la différence entre les projets de rapport et les rapports provisoires. Il est question des projets de rapport à l'article 24. Ce sont des projets de rapport sur les conclusions du Bureau et sur tout manquement à la sécurité; il s'agit en fait d'un projet de rapport définitif, mais sans les recommandations. Le projet de rapport est remis aux personnes directement intéressées par les conclusions.

Le projet de rapport vise deux objectifs: (1) permettre aux personnes directement intéressées de commenter le projet de conclusion afin que toute erreur ou omission concernant les faits entourant un accident puisse être signalée et discutée avant que le rapport définitif soit rédigé; (2) assurer l'équité du processus en donnant aux intéressés l'occasion de faire connaître leurs observations au Bureau avant que celui-ci ne rédige son rapport définitif.

Le rapport provisoire, d'autre part, est celui dont fait état l'article 25. C'est une sorte de rapport qu'on peut présenter à tout moment au cours d'une enquête et qui sert à faire le point et à présenter des conclusions. Il faut remettre un rapport intérimaire à la police et au coroner en cas d'accident mortel et lorsque des progrès notables ont été réalisés dans son enquête. Le rapport intérimaire doit aussi être obligatoirement produit si le ministre des Transports ou tout autre ministre directement intéressé par l'accident en fait la demande.

La raison d'être de ce rapport est d'assurer que les personnes qui ont des responsabilités connexes précises, telles que les policiers et coroners reçoivent en temps opportun l'information qu'exige l'exercice de leurs fonctions. Le rapport intérimaire ne doit être ni rendu public, ni remis à un autre intéressé parce qu'il est incomplet.

Les ministres ne demanderont pas souvent des rapports provisoires, puisque le ministre des Transports sera représenté à l'enquête par un observateur et que le Bureau avisera les ministres de toute situation exigeant des dispositions immédiates.

[Texte]

As I just mentioned, the main purpose of the draft report is to ensure, to the extent possible, that the factual aspects of the report are correct. Errors or omissions are always possible, and comments from interested parties can serve to set the record straight.

Talking about interim reports and draft reports, Mr. Chairman, this opportunity to provide comment is in many cases the only opportunity that interested parties may have to present their views to the board, and the board may learn much from these comments. However, if the comments could not be given in confidence there is a real danger that certain comments would not be made. As well, an incomplete or erroneous report released publicly could cause irreparable damage to an interested party. Thus the two features are complementary.

• 0940

A draft report is most useful if it is given on a confidential basis so parties will comment freely. If the draft report is available to the public, comments will be given but will not be as open and complete or as useful in ascertaining the facts surrounding the accident. On balance, we believe significantly better information is obtained when the process provides some opportunity for confidential comments.

There appears to exist a perception that the provision of draft reports, particularly to the Minister of Transport, compromises the independence of the board. The impression seems to be that the minister can influence the final report in some considerable way and so compromise the independence and the credibility of the board. Mr. Chairman, if any such attempt was made and was successful, it would be immediately known, as all interested parties have the opportunity to compare the draft and the final report and can see where any changes have been made. Not giving the Minister of Transport this opportunity to comment could seriously jeopardize the minister's ability to fulfil his mandate as it relates to the safety of the Canadian public. It could also result in the board's releasing inaccurate final reports to the public. There has been no evidence of any undue or self-serving influence by any interested party with the CASB draft reports to date.

Finally, Mr. Chairman, I would like to comment briefly on the spectre of dual investigation, which has been raised in these hearings, especially by rail and marine interests. The Minister of Transport, and I trust we all agree on this, must have the power to regulate safety and enforce these regulations. This is done through a variety of mechanisms, including the specifications of safe operating procedures and the granting of licences to some key operating personnel. Compliance with these safety standards is monitored, investigated, day in and day out, by staff of Transport Canada. When infractions are discovered, action in the form of prescribed penalties is taken.

[Traduction]

Comme je viens de le dire, le projet de rapport sert principalement à assurer autant que possible que les faits énoncés dans le rapport sont exacts. Il est toujours possible de commettre des erreurs ou des omissions, et les commentaires des intéressés peuvent aider à y parer.

Le projet de rapport et le rapport provisoire représentent dans beaucoup de cas la seule occasion pour les intéressés de faire connaître leurs vues au Bureau et celui-ci peut en tirer beaucoup de choses. Cependant, si ces observations ne pouvaient être formulées en toute confiance, il se peut fort bien que certaines ne le soient jamais. En outre, publier un rapport incomplet ou erroné pourrait causer un tort irréparable à un intéressé. Ainsi, ces deux aspects sont complémentaires.

Le projet de rapport est le plus utile s'il est communiqué en confidence afin que les parties puissent le commenter librement. Si le projet de rapport est rendu public, il sera sans doute commenté mais pas aussi ouvertement ni aussi complètement; il servirait donc moins bien à vérifier l'exactitude des faits entourant l'accident. C'est pourquoi nous croyons que l'information obtenue de cette façon sera bien supérieure si les observations peuvent être communiquées à titre confidentiel.

On semble croire que la présentation du projet de rapport, surtout au ministre des Transports, compromet l'indépendance du Bureau. On semble craindre que le ministre puisse influencer sur le rapport définitif d'une manière appréciable et ainsi compromettre l'indépendance et la crédibilité du Bureau. Si jamais cela arrivait, monsieur le président, la chose se saurait immédiatement puisque tous les intéressés auront l'occasion de comparer le projet de rapport et sa version définitive et voir ainsi quels changements y ont été apportés. On mettrait gravement en danger la capacité du ministre de s'acquitter de ses responsabilités relatives à la sécurité du public canadien en ne lui donnant pas cette occasion de formuler ses observations. En outre, le rapport définitif publié par le Bureau pourrait renfermer des inexactitudes. Rien n'indique que la présentation de projets de rapports par le BCSA ait donné lieu à des tentatives d'influence injustifiée ou intéressée.

Enfin, monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet du spectre de la double enquête, que certains ont brandi lors de leur comparution, surtout les intérêts ferroviaires et maritimes. Il faut, et je pense que nous en convenons tous, que le ministre des Transports soit habilité à réglementer la sécurité et à faire appliquer la réglementation pertinente. Il l'a fait par divers moyens, dont l'établissement de procédures d'exploitation sécuritaire et la délivrance de permis au personnel-clé. La conformité aux normes de sécurité fait constamment l'objet de suivis et d'enquêtes par le personnel de Transports Canada. Lorsque celui-ci relève des infractions, il impose les pénalités prescrites.

[Text]

Surely when something goes wrong—that is, when an accident or an incident occurs—there is reason to suspect some infraction of the safety regulations may have occurred. If that is the case, action is surely required. Discovering whether an infraction has occurred and taking enforcement action is the sole purpose of an investigation by the regulators in the department.

The purpose of TAIB's investigation is quite different. Its purpose is to determine the causes and contributing factors, and to recommend safety improvements for the future—for example, new or different regulations or ongoing enforcement procedures. The board has no power to enforce existing regulations. Both purposes are critical to the safety of the system. Both must be served. Clause 14 of the bill allows for both purposes to be served simultaneously when an accident or an incident occurs.

This is not duplication, Mr. Chairman; this is an essential and pragmatic approach to ensuring the safety of the transportation system. In practice, it should not be a problem for the companies involved. The bill provides for agreements between the board and the department, and co-operation between the two will be the order of the day.

I hope I have not gone on too long, Mr. Chairman. I know the members of the committee want to address specific ways in which the bill can be improved, and I am anxious to hear their views. As Mr. Bouchard and I have said from the beginning, we are prepared to entertain suggestions for modifying the bill that will lead to improved transportation safety. We believe the principles of the bill are sound, and your hearings have confirmed this. I would be pleased, however, along with the officials, to discuss any aspects of the bill the members of the committee may wish to modify in the interest of greater effectiveness and credibility of the proposed board. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Good morning, Madam Minister. Thanks for coming this morning.

With your permission, Mr. Chairman, I am going to go over several items that have been of primary concern during our meetings. I will go over them in total and come back to them and get the minister's comments on each one.

• 0945

I think there has been much discussion about the name of the board and whether it should have safety included in it. And if it does have safety, there are some other additions we feel may have to be added to the bill.

There has been a great deal of discussion as to which ministry the board should report to, not only in establishing complete independence, but having the vision of being completely independent.

[Translation]

Sûrement, en cas d'accident ou d'incident, on a de bonnes raisons de croire à la possibilité d'une infraction aux règlements de sécurité. Le cas échéant, il faut sûrement prendre des mesures. Les enquêtes effectuées par les chargés de réglementation au Ministère servent uniquement à voir s'il y a eu infraction et à prendre les dispositions voulues.

Les enquêtes effectuées par le BEAT viseront un objectif tout à fait différent. Elles devront déterminer les causes et les facteurs et donner lieu à des recommandations pour améliorer la sécurité; on pourra recommander, par exemple, d'adopter des règlements différents ou nouveaux ou de continuer à appliquer les règlements existants. Le Bureau n'est pas habilité à appliquer la réglementation existante. Ces deux objectifs sont des aspects critiques de la sécurité du système et il faut les poursuivre tous les deux. L'article 14 du projet de loi permet de les poursuivre tous les deux en cas d'accident ou d'incident.

Il n'y a pas de double emploi, monsieur le président; c'est une façon essentielle et pragmatique d'assurer la sécurité des transports. Dans la pratique, elle ne devrait causer aucune difficulté aux compagnies intéressées. Le projet de loi permet au Bureau et au Ministère de conclure des ententes et la collaboration entre les deux sera à l'ordre du jour.

J'espère que je n'ai pas parlé trop longtemps, monsieur le président. Je sais que les membres du Comité veulent parler d'améliorations spécifiques à apporter au projet de loi et il me tarde d'entendre leurs opinions. Comme M. Bouchard et moi-même le répétons depuis le début, nous sommes disposés à faire bon accueil aux modifications qui permettront d'accroître la sécurité du transport. Les principes sous-jacents du projet de loi sont solides, à notre avis, et vos audiences l'ont confirmé. Mes fonctionnaires et moi-même seront heureux de discuter tout aspect du projet de loi que les membres du Comité voudront modifier en vue de rehausser l'efficacité et la crédibilité du Bureau proposé. Merci, monsieur le président.

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): Bonjour, madame la ministre. Merci d'être venue ce matin.

Si vous le permettez, monsieur le président, je vais passer en revue les principaux sujets qui ont occupés nos discussions. Je vais les mentionner tous, puis les reprendre un par un pour entendre des commentaires de la ministre.

Il a beaucoup été question aussi du nom du Bureau car on se demandait si le mot «sécurité» devait y figurer. L'addition de ce terme à la désignation de l'organisme entraînerait d'autres modifications au projet de loi.

Il y a eu beaucoup de discussions au sujet du ministère dont le Bureau doit relever, en ce qui a trait non seulement à établir son indépendance totale mais aussi à la rendre évidente.

[Texte]

We have heard from many sides with respect to the separation of powers between the board and the investigative body. We would like to discuss the powers of the chairman, as Bill C-2 has some outline now correlative to the powers of the chairman. I guess we would want to talk in some detail about the duties of the board, and two incidental areas we have talked about are privilege and observer status.

I think those fairly well represent the areas of queries we have made as a committee over the last several weeks. Before we get into each specific item, Minister, perhaps you can just comment on one of the statements you made at the outset, and that was the mandate of the inquiry with respect to what is happening with the Gander incident with Mr. Justice Estey and the Dryden incident with respect to Mr. Justice Moshansky.

On questioning of several witnesses, it appears that part of the Dryden inquiry will examine in context:

We fully intend to raise the scope, the structure, and methodology of accident investigation.

That was by Mr. Keenan, who was representing the pilots association. Given that statement, which does not reconcile with your statement, I wonder whether you would like to comment.

Mrs. Martin: Again, that was one of the witnesses who intends to bring that before the inquiry. But that is not the purpose of the inquiry as Justice Moshansky is looking at it. As I also mentioned, we are going to have differences of opinion on some of these things. Basically he is looking at the causes of the accident, and reporting as a judicial inquiry. He is not really looking at the CASB model as far as investigation is concerned.

Mr. Comuzzi: I asked him the specific question, Minister, as to what they perceived the role to be of the *persona designata* of this inquiry. He feels the role will be to examine the methodology of accident investigation. If that is the case, there seems to be some cross purpose here with respect to part of the Dryden inquiry and what the role of this committee is. Perhaps you can clarify that.

Mrs. Martin: What I think he was referring to was the day-to-day operation of the investigations, and basically that is one of the roles that is going to be determined by the board of directors after this board is formed.

It is not spelled out in the bill how this is going to be done. It is going to be the responsibility of the board. If something comes out of this inquiry and the board wants to use it in deciding how it is going to do the day-to-day operation of the investigations, then that information will be available. But it will not change the context of the bill, because the bill does not include day-to-day operations. That is left to the jurisdiction of the board and the board members.

Mr. Comuzzi: I have some difficulty, Minister. In the whole process of information and evidence we have

[Traduction]

De nombreux témoins ont soulevé la question de la séparation des pouvoirs entre le Bureau et les enquêteurs. Nous aimerions parler des pouvoirs du président, parce que le projet de loi C-2 y fait allusion dans une certaine mesure. Nous voudrions aussi, j'imagine, discuter d'une façon assez détaillée les fonctions du Bureau; deux aspects secondaires que nous avons mentionnés sont la protection de l'information et le statut d'observateur.

Je crois que cette liste est assez représentative des questions sur lesquelles le comité s'est penché au cours des dernières semaines. Avant de revenir à chacune d'entre elles, madame la ministre, peut-être pourriez-vous nous dire quelques mots au sujet d'une déclaration que vous avez faite au tout début, au sujet des mandats confiés au juge Estey relativement à l'incident de Gander et au juge Moshansky, dans le cas de celui de Dryden.

Selon plusieurs témoins que nous avons interrogé, il semble que l'enquête de Dryden portera en partie sur ce qui suit:

Nous avons parfaitement l'intention de soulever la question de l'étendue, de la structure et de la méthodologie des enquêtes sur les accidents.

C'est ce qu'a dit M. Keenan, qui représentait l'Association des pilotes. Je me demande si vous désirez commenter cette déclaration, qui ne concorde pas avec la vôtre.

Mme Martin: Encore une fois, c'est un des témoins qui désire soulever cette question à l'enquête. Mais ce n'est pas le but de l'enquête confiée au juge Moshansky. J'ai déjà mentionné qu'il faut s'attendre à des différences d'avis sur certains points. Fondamentalement, le juge se penche sur les causes de l'accident et il présentera un rapport d'enquête judiciaire. Il n'étudie pas le modèle d'enquête du BCSA.

M. Comuzzi: Je lui ai demandé précisément, madame la ministre, comment il entrevoyait le rôle de la personne désignée pour cette enquête. A son avis, cette personne examinera la méthode d'enquête sur les accidents. S'il a raison, il semble y avoir un certain conflit entre l'objectif de l'enquête de Dryden et le rôle de notre comité. Peut-être pourriez-vous m'éclairer à ce sujet.

Mme Martin: Je pense qu'il parlait de la conduite journalière des enquêtes; c'est un des rôles que devront déterminer les membres du Bureau, une fois qu'il sera formé.

Le projet de loi ne précise pas comment les enquêtes seront conduites. Ce sera la responsabilité du bureau d'en décider. Si le Bureau décide de tenir compte d'une conclusion de cette enquête en décidant comment ses enquêtes seront exécutées, il y aura accès. Mais cela ne changera en rien le contenu du projet de loi, puisque celui-ci ne concerne pas les activités journalières. Celles-ci relèvent de la compétence du Bureau et de ses membres.

M. Comuzzi: J'ai certaines difficultés. Dans toute l'information et les dépositions que nous avons entendues,

[Text]

heard, we have heard very little about how the board actually functions when there is an investigation either into accident or an incident or a happening. It seems to me, after hearing all of the evidence, that this may be the crux of where the problems with the present legislation exist. Once the investigative process is through and completed, at that point what happens? Is some of the investigative process subject to further scrutiny by an independent board? Perhaps we should be looking in some detail at the day-to-day operations of the Canadian Aviation Safety Board in order to come up with the proper legislation.

• 0950

Mrs. Martin: I can understand your concern with it, Mr. Comuzzi, but again the purpose of having a board is to put together a group of experts and qualified personnel to determine how the accident investigation procedure is to follow.

If we put ourselves in the position of being the experts and saying this is how you shall investigate this accident, then you are taking away the decision-making power of the board. The whole purpose of having it there is to put it at arms length and to have it as an investigative board not bound by a bill that says it must be done it this way, because it may not be the right way to do it.

They will learn by experience as they go along new and better ways of bringing it in. We do not want to hamstring them by having it all laid out in the bill as to this is how they should operate. It is the purpose of having a separate board with qualified personnel to make those decisions on how the investigation should take place.

Mr. Comuzzi: Thank you, Minister, for that answer. There was also some discussion about the selection of the board. That leads us right into the next area of questioning: How would you envisage a completely independent board should be appointed?

Mrs. Martin: I see this board being appointed as other boards are appointed. The bill clearly spells out that they must have qualifications in the area: there must be two with qualifications in air, one in marine and one in rail, and some commodity knowledge. Those appointments would be made as we do with the CRTC and other boards we have. Again, this committee has the privilege of calling those appointees before the board to question them as far as their capabilities are concerned.

Mr. Comuzzi: I am on that same vein. There were several discussions with respect to the number of members on the board. Has the minister fixed on the five? Was there a recommendation for seven or nine or something more than five?

Mrs. Martin: A five-member board was selected because we felt it was an operational size that was efficient

[Translation]

on nous a dit bien peu au sujet de la façon dont le Bureau enquête sur un accident ou un incident. Il me semble, après avoir entendu tous les témoignages, que c'est peut-être là que se trouve à l'heure actuelle la pierre d'achoppement. Une fois le processus d'enquête terminé, qu'arrive-t-il? Celui-ci peut-il faire l'objet d'un examen ultérieur de la part d'une autorité indépendante? Peut-être faudrait-il jeter un coup d'oeil sur le fonctionnement routinier du Bureau canadien de la sécurité aérienne afin d'élaborer une législation qui convienne.

Mme Martin: Je puis comprendre votre préoccupation à ce sujet, M. Comuzzi, mais encore une fois la raison d'être d'un bureau est de regrouper un groupe d'experts et de gens qualifiés pour déterminer les modalités que doit revêtir l'enquête.

Si nous nous substituons aux experts et leur disant qu'ils doivent procéder de telle ou telle manière, nous enlevons au Bureau son pouvoir décisionnel. Or, si nous avons placé le pouvoir décisionnel à ce niveau c'est justement pour assurer l'indépendance du Bureau d'enquête, dont les travaux ne peuvent pas être limités par un projet de loi qui lui impose une façon de procéder, qui ne serait pas forcément la bonne.

Le Bureau apprendra par l'expérience et trouvera des façons de faire nouvelles et meilleures. Il ne s'agit pas de l'entraver en spécifiant dans le texte de la loi tous les détails de son fonctionnement. C'est précisément pour qu'il puisse décider lui-même des modalités de ses enquêtes que nous voulons avoir un bureau distinct, doté d'un personnel qualifié.

M. Comuzzi: Je vous remercie, madame la ministre, de cette réponse. On nous a également parlé du choix des membres. Cela nous amène à la question suivante: quelle devrait être la procédure de nomination pour assurer l'indépendance complète du Bureau?

Mme Martin: Je pense que la procédure doit être la même que pour tous les autres conseils. Le projet de loi est spécifique qu'ils doivent posséder une certaine compétence: deux doivent rendre compétence en matière de transport aérien, un en matière de transport maritime et un de transport ferroviaire, ainsi qu'une certaine connaissance des produits transportés. Des nominations seront faites selon les mêmes modalités que dans le cas du CRTC et d'autres conseils. Encore une fois, le comité aura le privilège de convoquer les membres nommés et de les sonder sur leurs qualifications.

M. Comuzzi: Toujours dans le même ordre d'idée, on a parlé du nombre de membres idéal de ce Bureau. Est-ce le ministre qui arrêté le chiffre de cinq? N'avait-on pas plutôt proposé sept ou neuf au lieu de cinq?

Mme Martin: Nous avons choisi un bureau de cinq membres car nous pensions que c'est un nombre

[Texte]

and could handle the needs. If through discussion as a committee you feel you would like to increase that by one or two, then certainly we would be willing to look at it. I do not think that getting into a board of nine or twelve or fifteen members is going to increase the efficiency of the board.

Mr. Comuzzi: Regarding the name of the board, there have been several discussions with respect to adding the word "safety" and being more definitive by having the name actually portray the function of the board. I would like your comments on that.

Mrs. Martin: As I mentioned when I was here the day we started, basically the purpose of the board is accident investigation. That is the purpose of its being there. The recommendations that come forward will enhance the safety of transportation modes within the country. I think when it comes to a vote, you may find out it gets added in and maybe it will not. I can see why you want to have it added. The name "accident investigation board" is the purpose of its being there. It is the results of what it does that will enhance it.

Mr. Comuzzi: Thank you. There was also some discussion with respect to which ministry the board, to show its complete independence, should be reporting. I would appreciate your comments on that.

Mrs. Martin: The Minister of Transport has the responsibility for safety. If the committee members feel in their deliberations that they would sooner designate another minister, such as the President of the Privy Council or any other minister to be named, I think we could be open to changes in that.

• 0955

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Madam Minister, I want to thank you and your officials for coming before us today.

Let me start by asking you about the powers of the chairperson of the board. We have had witnesses on both sides of the issue. Some have argued it should be the legislation that indicates very clearly to the chairperson what his or her powers are. There are others who have argued it should be the board itself that by legislation is given the authority to delegate powers to the chairperson. You and your officials have obviously reviewed that testimony. Do you have any different feeling for the legislation as it relates to the assigning of powers to the chairperson as a result of the testimony?

Mrs. Martin: No, I do not, Mr. Angus. We have looked at it and we still feel the way the board is constructed and laid out is the best way to get a good operating board as far as the bill is concerned.

Mr. Angus: You do not feel that by not giving the board members ownership in the delegating authority all we may be doing is continuing the existing potential for strife within the new board?

[Traduction]

fonctionnel et qui suffit aux besoins. Si, par suite de vos délibérations, vous souhaitez en ajouter un ou deux, je suis disposée à y réfléchir. Mais je ne pense pas que le bureau gagnerait en efficacité s'il comptait neuf, ou douze ou quinze membres.

M. Comuzzi: En ce qui concerne le nom du Bureau, plusieurs personnes ont recommandé d'ajouter le mot «sécurité» à son titre, afin que celui-ci reflète mieux la fonction du Bureau. J'aimerais votre avis à ce sujet.

Mme Martin: Ainsi que je l'ai dit au début, la principale fonction du Bureau est de faire des enquêtes sur les accidents. Les recommandations qu'il formulera contribueront à la sécurité des transports dans notre pays. Si l'on en vient à un vote, peut-être le terme que vous souhaitez sera ajouté, peut-être non. Je comprends pourquoi vous le souhaitez. En tous cas, le titre «Bureau d'enquête sur les accidents» correspond à sa raison d'être. Ce sont les résultats de ces activités qui amélioreront la sécurité.

M. Comuzzi: Je vous remercie. On a également parlé de la question de savoir à quel ministère le Bureau devrait rendre compte, afin de garantir sa complète indépendance. J'aimerais connaître vos vues à ce sujet.

Mme Martin: Le ministre des Transports est responsable de la sécurité. Si les membres du comité préfèrent confier ce rôle à un autre ministre, tel que le président du conseil privé ou quelqu'autre ministre, je pense que nous n'y serions pas opposés.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Madame la ministre, je vous remercie, ainsi que vos fonctionnaires d'avoir bien voulu venir aujourd'hui.

Je voudrais commencer par parler des pouvoirs du président du Bureau. Nous avons entendu des témoins défendre des points de vue opposés. Certains ont argué qu'ils devraient être spécifiés dans la loi tandis que d'autres préconisent que la loi donne au bureau compétence pour déléguer des pouvoirs au président. Vous et vos fonctionnaires avez sans aucun doute pris connaissance de ces témoignages. Vous ont-ils fait changer d'avis?

Mme Martin: Non, monsieur Angus. J'ai pris connaissance de ces positions mais nous persistons à penser que les dispositions actuelles du projet de loi à cet égard sont les meilleures possibles.

M. Angus: Mais vous ne pensez pas qu'il existe le risque de reproduire des conflits au sein du nouveau bureau en ne confiant pas aux membres ce pouvoir de délégation?

[Text]

Mrs. Martin: No, I think the chairman's role is quite clearly defined in what he has to do. Basically he is the chief executive officer, as we have said. He will have exclusive responsibility for managing personnel and property matters and looking after the internal management of the board. But basically the board itself will be making the major decisions on investigations and so forth as a board. You need somebody who has the overall administration responsibilities for making sure the board operates properly under the administration—under, really, the Public Service Employment Act and under the structure of the other boards we have working.

Mr. Angus: What if this committee, in its wisdom, decided to disagree with you and give the board that power? What would be the reaction of the government?

Mrs. Martin: The opportunity for the hearings is for people to bring it forward and then to take a vote on it. If the majority votes for it, we would probably have some problems under the federal Financial Administration Act, as far as the structure of boards is concerned. So I would see that to be a problem and something that could hold us up.

Mr. Angus: One of the amendments suggested to us actually did make specific reference to those other acts. I have not had a counsel review that, but I am sure your officials have done it, and that may be one of the ones we are considering. I do not know. We have not met as a committee even to talk about that, but just to know ahead of time. . . So if we did that, we would have to take into consideration those other acts.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Angus: I guess what I am suggesting is there may be a way to do both.

Secondly, about the operation of the board and its relationship with the staff, it has been argued that for the board to feel they have a high level of confidence in the directors of investigation, the board itself, rather than the chairperson, should be the body to hire and fire investigators, or at the very least they should have the responsibility to confirm the appointment, or dis-appointment—in more ways than one, I guess—of the directors of investigation. What is the government's response to that?

Mrs. Martin: As members of the board, they can bring their dissatisfaction with any individual before the board as an item of discussion. But basically, I am not sure giving members control over the appointment of those would gain the confidence you are looking for. In the bill it is written that the chief executive officer has responsibility, as you say, for hiring and firing. His role is to make sure he hires the proper people for it. But there is nothing precluding the board from coming to him and saying that they do not feel the person is doing the proper job, and they would have an opportunity to bring that to him. I am not sure that giving that to the total members

[Translation]

Mme Martin: Non, je pense que le rôle du président est très clairement défini. Ainsi que le précise le texte de la loi, il est le premier dirigeant du Bureau. Il aura la responsabilité exclusive de la gestion du personnel, de la gestion mobilière et administrative. Mais ce sera essentiellement le Bureau lui-même qui prendra les grandes décisions concernant les enquêtes, de façon collégiale. Il faut bien que quelqu'un soit chargé des responsabilités administratives générales afin que le Bureau puisse fonctionner correctement, conformément à la loi sur l'emploi dans la Fonction publique et selon une structure similaire à celle des autres conseils qui existent.

M. Angus: Et si notre comité, dans sa sagesse, se séparait de vous sur ce point et voulait donner ce pouvoir au Bureau? Quelle serait la réaction du gouvernement?

Mme Martin: La raison d'être des audiences est justement de trouver des amendement et de les mettre aux voix. Si la majorité adopte l'amendement, nous aurions peut-être quelques difficultés du point de vue de la loi sur l'administration financière fédérale qui régit la structure des conseils. J'y verrais donc un problème qui risquerait de retarder les choses.

M. Angus: L'un des amendements qui nous a été proposés fait expressément référence à ces autres lois. Je n'ai pas demandé d'avis juridique là-dessus mais je suis sûr que vos fonctionnaires l'ont fait et c'est peut-être justement l'un de ces amendements que nous envisageons qui pose des difficultés. Je ne sais pas. Le comité n'en a même pas parlé en tant que tel mais il sera bon de savoir par avance. . . Donc, si nous faisons cela, nous devrions prendre en ligne de compte ces autres lois.

Mme Martin: Oui.

M. Angus: Vous pourrez peut-être trouver un moyen terme.

Deuxièmement, en ce qui concerne le fonctionnement du Bureau et ses relations avec le personnel, on dit que pour que le Bureau puisse avoir toute confiance dans les directeurs des enquêtes, ce devrait être le Bureau collégialement, plutôt que le président seul, qui recrute et licencie les enquêteurs, ou qui soit au moins appelé à ratifier la nomination, ou le renvoi des directeurs d'enquêtes. Quelle est la position du gouvernement à ce sujet?

Mme Martin: En tant que membres du Bureau, ils peuvent faire état de leur mécontentement au sujet d'un enquêteur devant tout le Bureau. Mais je ne suis pas certaine que de donner aux membres ce pouvoir de nomination garantirait le degré de confiance que vous recherchez. Le projet de loi spécifie que le président est responsable de la gestion du personnel, donc du recrutement et des renvois. Il lui incombe de faire en sorte de recruter les plus compétents. Mais il n'y a rien qui interdise aux membres du Bureau d'aller le voir et de lui dire qu'ils ne sont pas satisfaits du travail de la personne. Je ne suis pas certaine que l'on gagnerait quoi

[Texte]

would really gain anything, and it is one we would have to look at very carefully.

• 1000

Mr. Angus: Would you not agree, though, that if it reaches the point where board members are dissatisfied with the approach taken by a director of investigation then you have ended up being in a crisis situation as opposed to them being collectively responsible at the very outset? Because we are talking about a brand new board; we are not talking about necessarily any baggage from anyplace else being imposed on them. If the board was given the power, they would through the Chair perhaps develop a short list of candidates, perhaps interview, and then collectively make the final decision. They are then totally responsible for that decision. They cannot pass the buck and say it is the chairman's fault because he or she hired that person. Would you not agree that giving them that power would eliminate possible tension in the operation of the board?

Mrs. Martin: No, I really do not see where that would be it. It is going to depend upon the quality of the selection by the chairman, but the other thing also is that under the Public Service Employment Act the chairman alone is responsible for hiring those people.

Mr. Angus: Then that takes us to the second option, which was the confirmation. Let us say there is no way around that particular act, at least within the authority of this committee; that if the chairman decided to hire person X then he or she would only do so provided that the full board by majority vote was in agreement.

Mrs. Martin: That particular action would be part of the policies and by-laws of the committee that would be set up by the committee. If the committee felt that they did not have the confidence of their chairman and they did not trust him and they wanted to do that, then they would have the opportunity during board meetings to bring forward motions.

Mr. Angus: But again you are leaving in place a situation where conflict becomes a matter of course as opposed to a process that allows for full participation in all senses of the word.

Mrs. Martin: No legislation will change personalities, and what causes conflict is personalities. It does not matter what you have in the bill, that is not going to—

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Only personalities?

Mr. Angus: Let me leave that for a moment and turn to another aspect of the board. Mr. Comuzzi touched on it a bit, but it is the whole question of—

The Chairman: Well, I just wonder, since there was a little interruption there on that point, because this does cause concern to members and I know members may want to focus on it. . . Regardless of the history of the

[Traduction]

que ce soit à en faire une responsabilité collégiale et nous devrions réfléchir très sérieusement à un tel amendement.

M. Angus: Mais ne pensez-vous pas que si on arrive au point où les membres du Bureau sont mécontents de l'approche suivie par un directeur d'enquête, on aura une situation de crise plus grave que s'ils étaient collectivement responsables dès le début? Car nous parlons là d'un nouveau type de bureau qui ne sera pas forcément encombré de bagages anciens. Si les membres possédaient ce pouvoir, ils pourraient dresser avec le président une liste de candidats, qu'ils recevraient avant de prendre une décision finale collective. Ils seront donc totalement responsables de cette décision. Ils ne pourront se décharger sur personne d'autre et blâmer le président d'avoir recruté cette personne. Ne pensez-vous pas que ce pouvoir supprimerait une possibilité de tension dans le fonctionnement du bureau?

Mme Martin: Non, je ne le conçois pas. Tout dépendra de la qualité du choix du président, mais un autre obstacle est que, aux termes de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, le président est seul responsable du recrutement.

M. Angus: Cela nous amène donc à la deuxième option, qui est la confirmation. Disons qu'il n'y a pas moyen de contourner cette loi, du moins sans outrepasser les attributions de notre comité; on pourrait décider que le président ne peut recruter la personne x qu'à condition d'avoir obtenu l'assentiment de tout le bureau, exprimé par un vote majoritaire.

Mme Martin: Cela pourrait être fixé par le règlement interne du Bureau, qu'il adoptera lui-même. Si les membres estimaient ne pas avoir la confiance du président, et qu'ils ne lui feraient pas confiance et veulent procéder ainsi, ils pourraient toujours soumettre des motions lors des réunions du bureau.

M. Angus: Encore une fois, cela laisse intacte une situation de conflits potentiels, par opposition à un processus qui permet la pleine participation de tous, dans tous les sens du terme.

Mme Martin: Aucune loi ne changera les personnalités et les conflits sont souvent des conflits de personnalité. Peu importe ce que vous mettez dans le projet de loi, cela ne va. . .

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Seulement des conflits de personnes?

M. Angus: Laissons cela de côté pour le moment et passons à un autre aspect. M. Comuzzi l'a brièvement évoqué; il s'agit de toute la question de. . .

Le président: Puisqu'il y a eu une petite interruption à ce sujet, qui préoccupe les membres et je sais qu'ils voudront y revenir. . . tout à fait indépendamment du passé du bureau de l'aviation civile, les pouvoirs confiés

[Text]

Civil Aviation Board, this bill in terms of powers to the chairperson is the same as the NTA and the CRTC and other agencies of the government—

Mrs. Martin: That is right.

The Chairman: —as I understand it. Some of them work all right, but CASB had a different type of history.

Mr. Angus: On the selection process for the board members, we talked about whether the board members themselves had confidence in their own Chair. It has been widely suggested—and I do not think we have had any witness before us who has differed—that the industry should be involved in some way in the selection process for the board members. An industry panel—one from air, one from marine, one from rail—has been suggested as a mechanism, either to review a list provided by the responsible minister or even to suggest their own. I gather there is a process within the Law Society dealing with the recommendations for judges.

Would the government be prepared to support the enshrining in legislation of that approach rather than the traditional process that has been used in the past, particularly because this is a non-partisan board that really is to reflect the main modes of transportation for the purpose of ensuring that we know what happened in accidents?

• 1005

Mrs. Martin: As the chairman mentioned earlier, the model for this board is the same as other boards we have, and they work well. As I mentioned earlier, there is opportunity for the appointees to be brought before this committee as far as looking at their appointments and their qualifications. We realize as a government the importance of the quality of the people to this board, and the legislation includes the qualifications they must have. I think that will satisfy the needs for the appointment.

Mr. Angus: What you are saying, though, is that you would not support an industry panel kind of system for selection or short listing. I do not think anybody is suggesting that nobody other than the government through Order in Council has the right to appoint these people. It is a question of how you get the names. Quite frankly, it is a question of them being acceptable to the industry, on whose behalf they are there to work in the promotion of safety.

Mrs. Martin: They are there in order to investigate accidents and come up with recommendations. In the selection of those people there is nothing to say that the industry people will be contacted as to the qualifications of names that come forward. In fact, I am sure it will happen. I do not really see the need for that within the legislation.

The Chairman: Mr. Angus, you went a little over, but you were on a point that I wanted you to include.

[Translation]

au président par ce projet de loi sont les mêmes que ceux du président de l'ONA et du CRTC et d'autres organismes similaires. . .

Mme Martin: C'est juste.

Le président: . . . si je comprends bien certains fonctionnent très bien, mais il n'en a pas été de même du bureau de la sécurité aérienne.

M. Angus: En ce qui concerne le choix des membres du bureau, on a parlé de la confiance que ceux-ci pourraient avoir en leur président. Un grand nombre de témoins—et je ne pense pas qu'aucun ait exprimé un avis contraire—estiment que l'industrie devrait avoir son mot à dire dans le choix des membres du bureau. On a proposé comme mécanisme un panel pour chaque secteur—transports aérien, maritime et ferroviaire—qui soit se prononcerait sur une liste de candidats soumise par le ministre responsable, soit proposerait lui-même des noms. Je crois savoir qu'il existe un processus similaire qui permet au Barreau de recommander des candidats aux postes de juges.

Le gouvernement sera-t-il disposé à inscrire dans la loi cette approche, au lieu du mécanisme traditionnel utilisé par le passé, sachant qu'il doit s'agir là d'un bureau non partisan qui soit représentatif des principaux modes de transport et chargé de découvrir les causes des accidents?

Mme Martin: Ainsi que le président vient de le dire, le modèle suivi pour ce bureau est le même que pour tous les autres conseils, et il donne de bons résultats. Comme je l'ai mentionné, vous-mêmes pourrez revoir la nomination des membres et leurs qualifications. Le gouvernement est conscient du fait que ces personnes doivent impérativement être qualifiées et la loi énonce d'ailleurs ces qualifications. Je pense que cela devrait suffire.

M. Angus: Vous nous dites donc que vous n'êtes pas en faveur d'un système de panel de l'industrie qui proposerait des noms. Je pense que personne ne demande que ces personnes soient nommées par quiconque d'autre que par le gouvernement, au moyen d'un décret. La question c'est de savoir d'où viennent les noms. Très franchement, il faut que les titulaires soient agréés par l'industrie, au nom de laquelle ils vont travailler à l'amélioration de la sécurité.

Mme Martin: Leur rôle est de faire enquête sur les accidents et de formuler des recommandations. Rien n'interdit de consulter l'industrie quant aux qualifications des personnes que l'on envisage de nommer à ce bureau. Je suis sûr que cela se fera mais je ne vois pas la nécessité de l'inscrire dans la loi.

Le président: Monsieur Angus, vous avez quelque peu dépassé votre temps de parole, mais j'ai tenu à vous laisser terminer.

[Texte]

M. Denis Pronovost (député de Saint-Maurice): Merci, monsieur le président. Madame la ministre, bienvenue à nouveau devant ce Comité.

My first question relates to the definition of railway occurrence. Many witnesses have told us that the definition included in the bill is too wide with respect to automotive transport. Are you ready to consider a change of definition in order to make it more precise?

Mrs. Martin: In order to make it more precise you are then taking powers away from the board in terms of what they feel should or should not be investigated. As it is with CASB there are many incidents reported but they are not all investigated. It is within the purview of the board to determine whether an incident is large enough for investigation or not. I think it should be kept that way among all modes of transportation—approach them all fairly.

Mr. Pronovost: In terms of the quarantine of railways, we hear a lot of things about this and the very special situation of this industry. We want to achieve and promote safety. Would you be ready to consider an amendment for the railway industry in particular in this area? I think it is a serious matter.

Mrs. Martin: Perhaps I misunderstood your question. As far as changing the definition and actually quoting what is an accident is one thing. I agree with you. As far as preventing transportation from continuing in order to investigate, I think we can look at some wording that would allow the investigator the power to determine whether or not the mode should be allowed to continue.

For instance, if it is a ship accident, there is nothing to stop the inspector from staying on the ship as it moves on to finish his investigation if necessary but without blocking the seaway. The same applies with an independent rail service. If you only had one line it would block off the access to a city. Then I think there has to be opportunity for decisions to be made.

Mr. Pronovost: Would you accept the fact that sport parachuting should be related to this bill? It concerns aviation.

• 1010

Mrs. Martin: I really do not think so. You get into individuals rather than actual modes of transportation. They are going in only one direction, and hopefully slowly.

Mr. Pronovost: Madam Minister, this is about the quorum. First of all, before talking about quorum, do you agree that we should increase from five to seven the number of members of the board? My second question will be related to the quorum. Do you wish to stick to five? Do you not think we should change that? Are you firm on that provision?

[Traduction]

Mr. Denis Pronovost (Saint-Maurice): Thank you Mr. Chairman. Madam Minister, we are pleased to welcome you again to the Committee.

Ma première question concerne la définition de «accident ferroviaire». Un grand nombre de témoins nous ont dit que cette définition est trop floue pour être applicable au transport automobile. Etes-vous prêts à modifier cette définition afin d'en préciser le sens.

Mme Martin: Si vous faites cela, vous diminuez les pouvoirs du Bureau qui aura moins de latitude pour décider de ce qui doit faire l'objet d'une enquête ou non. Quantité d'incidents sont signalés aujourd'hui qui ne font pas tous l'objet d'une enquête. Il appartiendra donc au bureau de déterminer si un incident est d'une gravité suffisante pour justifier une enquête. Je pense qu'il faut faire de même pour tous les modes de transport—les placer tous sur un pied d'égalité.

M. Pronovost: Pour ce qui est de la quarantaine des chemins de fer, on en a beaucoup parlé et insisté sur la situation particulière de ce secteur. On va améliorer et promouvoir la sécurité. Serriez-vous disposés à accepter un amendement dans le cas des transports ferroviaires en particulier, à cet égard? Cela me paraît une affaire sérieuse.

Mme Martin: Peut-être ais-je mal compris votre question. La modification de la définition de l'accident est une chose. Je suis d'accord avec vous. Pour ce qui est de l'interdiction faite au train de rouler, en attendant les résultats d'une enquête, je pense que l'on pourrait rechercher un libellé qui permette à l'enquêteur de décider d'arrêter ou non ce mode de transport.

Par exemple, s'il s'agit d'un accident en mer, rien n'interdit à l'inspecteur de rester sur le navire pendant qu'il poursuit sa route afin de terminer son enquête, mais sans bloquer la voie maritime. Il en est de même pour les services ferroviaires indépendants. Si une ville est desservie par une seule ligne ferroviaire, on bloquerait l'accès à la ville. Je pense qu'il faut laisser une certaine latitude aux enquêteurs.

M. Pronovost: Accepteriez-vous que le projet de loi couvre le parachutisme? Celui-ci fait partie de l'aéronautique.

Mme Martin: Je ne pense vraiment pas. Il s'agit là d'un mode de transport individuel plutôt que collectif. Les parachutistes ne se déplacent que dans une direction, et il faut espérer qu'ils le fassent lentement.

M. Pronovost: Madame la Ministre, je veux maintenant parler du quorum. Premièrement, avant d'en venir là, convenez-vous qu'il faille faire passer le nombre des membres du Bureau de cinq à sept? Ma deuxième question concerne le quorum. Est-ce que vous tenez à le maintenir à cinq? Ne pensez-vous pas qu'il faudrait changer cela? Votre position à ce sujet est-elle ferme?

[Text]

Mrs. Martin: As I stated earlier to Mr. Comuzzi, in drafting the bill and in looking at the organization of the committee, we felt that five was a workable way of running the board. I know there is a lot of concurrence to increase it to seven. It is something for the voting of the committee as you get to that, and it is something that I would be willing to look at.

Mr. Pronovost: If you want to maintain it at five, do you not think the quorum should be three instead of two in order to avoid split decisions?

Mrs. Martin: With two people, one of the problems is that you cannot break a tie vote, if you get to such a situation. The purpose of putting the quorum at two was efficiency from the point of view of some procedural and administrative items that could be moved very quickly by pulling in only two people to do it; these would not be major decisions. This was the purpose in putting it at two. Again this is an area where, if there is consensus among the committee that three would be a more workable number for quorum, I am open to recommendations.

M. Pronovost: Madame la ministre, pour revenir à la question du nombre de membres au bureau, comme en a parlé M. Comuzzi précédemment, d'après les résumés de témoignages que vous avez reçus et en dehors de l'opinion que le Comité pourra vous transmettre, les témoignages que nous avons entendus sont-ils suffisants pour vous convaincre de changer le nombre de membres siégeant au bureau de direction?

Mrs. Martin: I think this is something for discussion as far as the committee is concerned and for voting on it. My preference would be to remain at five because I think it is a workable number that will do an efficient job. If it stays at five, I would still be amenable to the quorum of three, certainly for major decisions. It would tie the board down slightly in that it would have to find that third person for, in some cases, minor operations rather than major ones.

M. Pronovost: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais féliciter la ministre pour l'ouverture d'esprit dont elle fait preuve sur les points que nous lui soumettons aujourd'hui. Je pense que c'est tout en son honneur. La ministre est nouvelle dans ses fonctions et je voudrais la féliciter pour la façon dont elle traite les questions que nous lui posons aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Pronovost.

Mr. Tobin: I have a number of questions to the minister. I want to go back to the matter raised by Mr. Comuzzi, and that is the question of the Gander review and the Dryden inquiry.

When we look at the work of this committee and the desired timetable expressed by the government, we are looking at this bill potentially passing Parliament at all stages and being given royal assent to meet the government's timetable by the end of June. We all know

[Translation]

Mme Martin: Ainsi que je l'ai dit tout à l'heure à M. Comuzzi, lorsque nous avons un rédigé de projet de loi et en réfléchissant à l'organisation du Bureau, nous avons jugé que cinq membres était un nombre pratique. Il semble y avoir un consensus en faveur de sept membres. Il s'agit de voir si une majorité se dégage au comité en faveur d'un tel changement et je suis disposé à y réfléchir.

M. Pronovost: Si vous voulez garder le chiffre de cinq, ne pensez-vous pas que le quorum devrait être de trois au lieu de deux, pour éviter un partage égal des voix?

Mme Martin: Avec un quorum de deux membres, le problème est qu'il n'est pas possible de dégager de majorité si les deux membres ne sont pas d'accords entre eux. Si nous avons fixé le quorum à deux, c'est par souci d'efficacité lorsqu'il se pose des questions de procédure et d'administration qui pourraient être résolues très rapidement à condition de n'avoir à réunir que deux personnes; il ne s'agira jamais de grande décision. C'est la raison pour laquelle nous avons fixé le quorum à deux membres. Encore une fois, si la majorité des membres du comité préfèrent un quorum de trois, je suis disposé à entendre leurs recommandations.

Mr. Pronovost: Madam Minister, coming back to the composition of the board, as Mr. Comuzzi stated earlier, and looking at the evidence we heard and not taking into account the consensus which might come out of our committee, is the evidence we have heard enough to convince you to increase the number of members of the board?

Mme Martin: Je pense qu'il appartient au comité d'en discuter et de se prononcer par un vote. Ma préférence serait de conserver le chiffre de cinq car il me paraît suffire pour faire un bon travail. S'il reste à cinq, je pourrais accepter de porter le quorum à trois, en tout cas pour les décisions importantes. Cela pourrait ralentir quelque peu le processus décisionnel du bureau, qui devrait trouver une troisième personne pour prendre des décisions qui, dans certains cas, seront d'ordre opérationnel et d'importance mineure.

Mr. Pronovost: Mr. Chairman, I would like to congratulate the minister for the open mind she has shown on the issues we have been dealing with today. I think this is very commendable. The minister has only recently taken over this portfolio and I would like to commend her for the way she is dealing with the issues we have been raising today.

The Chairman: Thank you, Mr. Pronovost.

M. Tobin: J'ai un certain nombre de questions à poser à la ministre. Je voudrais revenir à la question soulevée par M. Comuzzi, à savoir la révision de l'enquête sur Gander et l'enquête sur Dryden.

Pour ce qui est des travaux de notre comité, le gouvernement souhaite que le projet de loi soit finalement adopté et reçoive la sanction royale avant la fin du mois de juin. Nous savons tous que, sauf surprise majeure, mais on a déjà vu le cas auparavant—le

[Texte]

that, unless we are in for a rude summer surprise, which has happened before—the chairman does not even want to contemplate that—we should be out of here by the end of June and down working hard in our constituencies through July and August, of course. There has been a vote, Madam Minister, and we are going to be out of here.

• 1015

The point I am raising—and the minister knows what I am coming to—is very simple. What is the government's disposition with respect to this bill? How insistent is the government with respect to the timing of this bill, given that at least potentially there is the possibility of something in the judicial review on Gander that may warrant another look at this piece of legislation? Certainly in the case of Dryden there may well be, but I think one can be reasonable and understand that, in terms of the timing on Dryden, we do not know when the Dryden inquiry is going to be finished. For Gander we know it is June 27.

Mrs. Martin: Again, Mr. Chairman, as I answered earlier, the purpose of putting this group together is to come up with a new board with new approaches and new ideas and new powers as far as accident investigation is concerned. What may come out of those two hearings would not necessarily change the legislation. It may change the opinion of the board when they are putting together their by-laws and their policies and their methods of investigation, but as I mentioned earlier, to start to lay out points within this bill on how investigations should be conducted would make us the experts on how we think this should be done rather than leaving it to those people who are going to be manning the board and who are experts within the modes to make those decisions.

Mr. Tobin: Madam Minister, I could not agree more that it will not necessarily impact on the nature of this bill. But the terminology you use indicates that, because there is a flip side to that coin, it may well make recommendations that would change the nature of this bill. Frankly, you are correct that once the board is established the board is responsible for its own practices, although some would argue that the board itself, as a board, may not have the kind of powers you suggest it does have. But we are responsible for creating an entity that, from there, goes on independently and autonomously and does its job. Certainly it is quite possible that something in the review of Gander would impact on that.

I suppose what I am saying to you is that I would be much more comfortable waiting to see what comes out of the Gander review before we give royal assent. Now, it is only a matter of days, and I do not know what the intention of the Minister of Transport is. Are you possibly going to receive a report from Justice Estey, study it internally for two or three weeks or a month? In that case, no matter what is in it, we will not get to see it until

[Traduction]

président ne veut même pas envisager une telle possibilité—nous quitterons Ottawa à la fin du mois de juin pour aller travailler dur dans nos circonscriptions pendant tout le mois de juillet et août. Il y a eu un vote, Madame la Ministre, et nous ne siégerons pas cet été.

Ce à quoi je veux en venir—et le ministre le sait—est tout simple. Quels sont les intentions du gouvernement concernant ce projet de loi? Dans quelle mesure insiste-t-il pour que le calendrier initial soit respecté, sachant qu'il peut sortir quelque chose du réexamen judiciaire de l'enquête sur Gander qui exige que l'on revoie cette loi? Ce pourrait bien être le cas également de l'enquête sur Dryden mais on peut se montrer raisonnable et admettre que, dans ce cas-ci, on ne peut pas savoir à quelle date elle prendra fin. Or, on le sait dans le cas de Gander, puisque tout doit être terminé pour le 27 juin.

Mme Martin: Encore une fois, monsieur le président, ainsi que je l'ai déjà dit, la raison pour laquelle ce groupe a été constitué est de créer un nouveau bureau, avec de nouvelles méthodes, de nouvelles idées, de nouveaux pouvoirs en ce qui concernent les enquêtes sur les accidents. Les conclusions de ces deux audiences n'influeront pas nécessairement sur ce projet de loi. Elles pourront modifier l'opinion du bureau au moment où il adoptera son règlement intérieur et ses politiques et méthodes d'enquêtes, mais ainsi que je l'ai mentionné tout à l'heure, le fait d'énoncer dans le projet de loi les modalités d'enquêtes nous érigerait, nous, en experts alors qu'il vaut mieux confier ce soin à ceux qui feront le travail et qui seront choisis en raison de leur qualité d'experts.

M. Tobin: Madame la Ministre, j'admets tout à fait que cela ne va pas nécessairement influencer sur la nature de ce projet de loi. Mais les termes que vous avez vous-même utilisés donnent à penser qu'il y a un envers à la médaille et que des recommandations pourraient effectivement être formulées qui influeraient sur lui. Vous avez tout à fait raison de dire qu'une fois que le bureau sera constitué, il devra décider lui-même de ses méthodes de travail, encore que certains pourront arguer qu'il ne disposera pas d'autant de pouvoir que vous le laissez entendre. Mais nous sommes responsables de la création d'une entité qui, une fois le projet de loi adopté, devra vivre d'une façon indépendant et autonome et faire son travail. Or, il est tout à fait possible que les conclusions de la révision de l'enquête Gander aient des répercussions là-dessus.

Autrement dit, je me sentrais beaucoup plus à l'aise si nous attendions de voir ces conclusions avant de donner la sanction royale. Ce n'est qu'une question de jour et je ne sais pas quelle est l'intention du ministre des Transports. Peut-être allez-vous recevoir en confidence le rapport du juge Estey, l'étudier au niveau interne pendant deux ou trois semaines ou un mois? Dans ce cas, quelle que soit sa teneur, nous ne la connaîtrons pas avant que

[Text]

after the House has risen for the summer, and according to your timetable, you would want us to pass this bill blindly in the absence of having any indication of what Justice Estey has said, unless the minister is prepared quite quickly to make that information available to this committee.

I am not looking, believe me, to spend longer than I need to on this bill or in this committee. I think there are other things this committee would like to look at—CN, VIA Rail and many others—and I am sure all of us would like to get on to them. But I have a sense of great discomfort as a member of the committee that we have an obligation to ensure that there is nothing in that review that may warrant examination before this bill is given royal assent.

Can you give us some assurance that the June 27 report by Justice Estey will be communicated to this committee as quickly as possible? We will have a number of days after the presentation date before royal assent is required.

Mrs. Martin: Mr. Chairman, there are two points on it. First, what Justice Estey is doing is reviewing the facts, not necessarily the procedures. To your comment about going into this blindly, certainly with the questions and the detail you have gone into as a committee with the witnesses you have had before you, you are not approaching this bill blindly.

Mr. Tobin: We are approaching the report blindly, Madam Minister. I did not suggest the bill.

Mrs. Martin: I am sorry, I stand corrected. But I thought you said you were approaching the legislation blindly without having the facts on hand.

Mr. Tobin: The benefit of the Estey review.

Mrs. Martin: But the Estey review again, as I stated, is on facts of that particular accident, and I do not see this bill being changed by putting into it anything that would come out of Estey. What may come out of that and Moshansky is that those reports would be available to the board to help them make their decisions on how they are going to do it. But what we are creating here is a new multi-modal investigation board with new people and with the authority to do a multi-modal investigation. As for delaying it until September or October, I certainly do not want to see anything happen between now and then. But if it did, I would not want us to be left having to go through another judicial inquiry because we did not have the board in place.

• 1020

Mr. Tobin: I thank the minister for her answer. I think the position is clear, but you know the Canadian Pilots Association certainly has made the recommendation that we wait not only for Gander but also for Dryden. If that is

[Translation]

la Chambre n'ajourne pour l'été et, selon votre calendrier, vous voudriez que nous adoptions ce projet de loi aveuglément, sans savoir ce que dira le juge Estey, à moins que le ministre ne soit disposé à nous communiquer ces renseignements très rapidement.

Croyez-moi, je ne veux pas faire traîner les choses plus longtemps que nécessaire dans ce comité. Il y d'autres choses sur lesquelles nous voulons nous pencher—CN, Via Rail et beaucoup d'autres choses—et nous sommes tous impatients de nous y mettre. Mais je me sens très mal à l'aise, en tant que membre de ce comité, car j'estime que nous avons l'obligation de vérifier qu'il n'y ait rien dans cet examen qui exige que l'on revoie ce projet de loi avant son adoption final.

Pouvez-vous nous donner l'assurance que le rapport du juge Estey, qui sera déposé le 27 juin, sera communiqué au comité dans les meilleurs délais? Nous disposerons ainsi de quelques jours après son dépôt avant que la sanction royale ne soit donnée.

Mme Martin: Monsieur le président, il y a là deux éléments. Premièrement, ce que fait le juge Estey est de revoir des faits, et pas nécessairement des procédures. Pour ce qui est de la remarque voulant que le comité s'engage à l'aveuglette, je n'ai pas du tout l'impression, vu la profondeur de votre examen et tous les témoignages que vous avez entendus, que vous abordiez ce projet de loi à l'aveuglette.

M. Tobin: C'est le rapport que nous abordons à l'aveuglette, Madame la Ministre. Je ne parlais pas du projet de loi.

Mme Martin: J'accepte la rectification et je vous demande de m'excuser. J'avais compris que vous disiez que vous abordiez le projet de loi à l'aveuglette, sans connaître les faits.

M. Tobin: Sans avoir le bénéfice du rapport du juge Estey.

Mme Martin: Mais celui-ci, encore une fois, se penche sur les circonstances qui ont entouré cet accident et je ne vois pas en quoi il pourrait influencer sur ce projet de loi. Ce rapport, ainsi que celui du juge Moshansky, pourront servir au bureau lorsqu'il s'agira pour celui-ci d'arrêter ces modalités de travail. Mais ce que nous faisons ici c'est de créer un bureau d'enquête multimodal, composé de membres nouveaux et ayant un pouvoir d'effectuer des enquêtes multimodales. Pour ce qui est de retarder l'adoption du projet de loi jusqu'en septembre ou octobre, je ne souhaite pas que quoique ce soit intervienne entre temps mais, si c'était le cas, je n'aimerais pas devoir ordonner une nouvelle enquête judiciaire simplement parce que le nouveau bureau ne serait pas en place.

M. Tobin: Je remercie la ministre de sa réponse. Sa position est claire. Mais vous savez que l'Association canadienne des pilotes a recommandé que l'on attende non seulement les résultats du rapport sur l'accident de

[Texte]

one year, or a year and a half, or two years, that is fine with them. There are certainly many points of view.

Mrs. Martin: They are one group that has come before this committee, and your role as a committee is to look at all sides of the question. I do not think any of you would make your decisions based one presentation by one group.

Mr. Tobin: No, Madam Minister, nor one assurance that there will not necessarily be anything in either the Dryden or the Gander review that would impinge upon the work of this committee.

Madam Minister, you say that the board would not be operational until January. Given that the board would not be operational until January, what theoretically would be wrong with doing all of the work in a very constructive and positive way as the chairman would like us to in this committee, getting through all of the witnesses, examining possible amendments, and leaving the final clause-by-clause approval process until September, which would give us an opportunity to see what comes out of Gander.

Mrs. Martin: For one thing, Mr. Chairman, we have to publish the regulations in order to put the board into operation, but we cannot do that until we have royal assent on the bill. You are probably looking now at the middle of 1989. The longer you delay it at this point in time the further out it is. We cannot still do it by January if you wait until September or October.

The Chairman: We now have Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Madam Minister, I am one of those who still feels somewhat uncomfortable about clause 24 and clause 25, as did a number of witnesses. I appreciate your reasoning about the minister and interested parties getting a draft of the final report. I have no objection to the interim reports. In fact, the board would be shirking its duty if it failed to submit an interim report that had to do with some immediate action to be taken by the minister or by a railway or an airline or whatever. I would not be surprised if the board did not issue several interim reports during the course of their investigation as they were finding out certain things.

However, on the draft of the final report, you made the remark that this would give interested parties an opportunity as though they would not have an opportunity prior to the drafting of the final report. Now surely the interested parties will have observers at the investigation, and likely legal counsel as well at the board hearings, and they will have a lot of opportunities for making comments or expressing views or recommendations or suggestions to the board and also to the investigators.

[Traduction]

Gander, mais aussi le rapport sur Dryden. Et s'il faut pour cela attendre un an, un an et demi ou deux ans, ils sont prêts à attendre. Les avis sont certainement très partagés.

Mme Martin: L'Association est un des groupes qui a comparu devant le comité, et le rôle de celui-ci est de tenir compte de tous les aspects de la question. Je ne pense pas que vous devriez fonder vos décisions sur les remarques d'un groupe.

M. Tobin: Non, madame la ministre, pas plus que sur l'assurance qu'on nous donne que l'examen des accidents de Dryden et de Gander ne contiendront pas nécessairement des informations qui puissent affecter le travail du comité.

Madame la ministre, vous avez dit que le Bureau n'entrerait pas en fonction avant janvier. Puisque c'est le cas, théoriquement, rien ne s'oppose à ce que nous travaillions de façon constructive et positive, selon les souhaits du président, que nous entendions tous les témoins, que nous examinions les amendements possibles, et que nous remettions à septembre l'examen article par article, ce qui nous permettrait d'attendre le rapport sur Gander.

Mme Martin: Et bien d'une part, monsieur le président, pour que le Bureau puisse entrer en fonction, il faut d'abord que nous publions les règlements, et nous ne pouvons pas le faire tant que le Bill n'aura pas reçu la sanction royale. Cela ne pourra probablement pas se faire avant le milieu de l'année. Plus on attend, et plus la sanction sera retardée. Si vos travaux vont jusqu'à septembre ou octobre, le Bureau ne pourra pas entrer en fonction en janvier.

Le président: C'est maintenant le tour de M. Benjamin.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Madame la ministre, comme un certain nombre de témoins, j'ai encore de la difficulté à accepter les articles 24 et 25. Je comprend votre raisonnement pour justifier que le ministre et les intéressés reçoivent le projet de rapport final. Je n'ai aucune objection à ce qu'il y ait des rapports provisoires. En fait, le Bureau ne s'acquitterait pas de son devoir s'il ne présentait pas de rapports provisoires lorsqu'il y a lieu de recommander une action immédiate de la part du ministre, d'une compagnie de chemins de fer, d'une compagnie aérienne, ou d'autres. Je ne serais pas surpris si le Bureau préparait plusieurs rapports provisoires au cours d'une enquête, à mesure qu'il découvre certaines informations.

Toutefois, en ce qui concerne le projet de rapport définitif, vous avez dit qu'il donnerait à tous les intéressés l'occasion de faire entendre leur point de vue, comme s'ils n'en avaient pas la possibilité avant. Je suis sûr que les parties concernées auront des observateurs à l'enquête, qu'elles seront probablement représentées par un avocat aux audiences du bureau et qu'elles auront amplement la possibilité de faire des observations, des recommandations, ou des suggestions, au bureau ainsi qu'aux enquêteurs.

[Text]

In fact, we have already discussed in the committee that the observers at the site of a mishap will have full opportunity to make suggestions and recommendations to the director of investigations. He may or may not accept them, but they will have had the opportunity.

However, if the government is not willing to accept some severe amendment to that business of a draft of the final report, would you be amenable then to the following? If the draft of the final report went to the minister and the interested parties, would you be agreeable to an amendment to the bill that would require in their final report the board to include all comments, however made, of the minister or interested parties, and what, if any, action the board took on those comments or suggestions or recommendations or complaints or whatever by the minister and the interested parties?

Here I am more worried not only about the board being independent but also about being seen to be independent, about there being no possibility of efforts at undue influence trying to be exercised or that sort of thing. Once they have made their comments the board decides how they will act or react to them, but that all of that has to be recorded in their final report.

• 1025

Mrs. Martin: Although all of that takes place, the observers at the scene and so forth, the draft report tells how all of the observation was concluded, what the conclusions of the investigators were. This is the only opportunity for the interested parties to see what those conclusions were. It gives them an opportunity to question the facts in the report.

As to making everything in the report public afterwards, this takes away the confidentiality between the interested parties and the board. The problem is that you may have people who will not make the reports, will not necessarily come forward, because of the lack of confidentiality.

Every interested party has the draft report prior to the final report. If there are any major changes in it, the people are going to know. It is just one more step in the process of coming up with a final report on which recommendations can be based. The draft report does not have the recommendations. It contains the facts on which recommendations are made.

Mr. Benjamin: I agree with the minister that 10 or 12 people on a board is unwieldy. But I do not think five is large enough. Since there are three major modes, a seven-person board makes sense: two with expertise in each mode and the chairman. This is not unwieldy. It would require three or four for a quorum. I would hope that the committee would agree that we should make seven the size of the board.

I can visualize a situation where all of a sudden there is a series of mishaps about the same time and the board is overloaded. Or it may happen that all of the members of

[Translation]

Il a d'ailleurs déjà été dit ici même en comité que les observateurs sur les lieux d'un accident auront toute possibilité de présenter des suggestions ou des recommandations au directeur de l'enquête. Il peut les accepter ou non, mais ils en auront la possibilité.

Cependant, si le gouvernement n'est pas prêt à accepter une modification profonde de cet article portant sur le projet de rapport final, seriez-vous prête à accepter celle-ci? Si l'on envoie le projet au ministre et autres intéressés, accepteriez-vous un amendement portant qu'au moment de la publication du texte définitif, celui-ci contiendra tous les commentaires, exprimés par quelque moyen que se soit, du ministre ou des autres intéressés, ainsi que les mesures prises par le bureau à la suite de ses observations, suggestions, recommandations ou plaintes du ministre ou des autres intéressés?

Ce qui m'intéresse ici, ce n'est pas seulement l'indépendance du Bureau, mais bien aussi la perception de son indépendance; il faut éviter toute possibilité de tentative d'influence, par exemple. Une fois que les intéressés ont fait leurs observations, le Bureau décide s'il doit en tenir compte ou non, mais tout cela doit être indiqué dans le rapport définitif.

Mme Martin: Il est vrai que cela se passe bien ainsi, qu'il y a des observateurs sur place et ainsi de suite, mais les projets de rapport montrent comment les enquêteurs sont arrivés à leur conclusion. C'est alors la seule occasion qu'ont les intéressés de prendre connaissance de ces conclusions. Ils ont ainsi la possibilité de remettre en question les faits énoncés dans le rapport.

Quant à publier tout cela avec le texte définitif, les communications entre les intéressés et le bureau ne sont alors plus protégées. Certains pourraient ne pas faire de rapport, ne pas s'exprimer, parce qu'ils ne peuvent le faire en confidence.

Tous les intéressés auront le projet de rapport avant sa publication. Si le texte définitif contient d'importants changements, cela se saura. Ce n'est qu'une des étapes de la préparation d'un texte définitif à partir duquel faire des recommandations. Le projet de rapport ne contient pas de recommandations. Il présente les faits à partir desquels seront faites les recommandations.

M. Benjamin: Je conviens avec la ministre qu'un bureau de dix ou douze membres serait incommode. Mais à mon avis, cinq membres, c'est insuffisant. Puisqu'il y a trois grands modes de transport, il faudrait avoir sept membres: deux experts dans chaque mode de transport, et le président. Ce ne serait pas une structure trop lourde. Il faudrait trois ou quatre membres présents pour constituer un quorum. J'espère que le Comité acceptera de porter à sept le nombre de membres du Bureau.

J'imagine facilement une situation où soudainement il se produit une série d'accidents et où le Bureau est dépassé. Ou bien, il se pourrait que tous les membres du

[Texte]

the board are not available, due to illness or other things. What about appointing three, four, or five alternates who could be called when needed? For example, one of the alternates should be an expert in pipelines, but I do not think you need a full-time board member for pipelines, unless we were take in oil and natural gas. How would you feel about a seven-person board with alternates?

Mrs. Martin: I have already talked about the seven-person board. As far as the alternates are concerned, subclause 9.(2) allows the board to hire additional expertise where required.

Mr. Benjamin: You cannot hire a board.

Mrs. Martin: Not a board member per se. . .

Mr. Benjamin: I mean alternate board members.

Mrs. Martin: I think the provision to allow additional expertise where these peaks may occur will provide what you are looking for. If you have alternates, you have no guarantee that they are going to be available when you need them. The ability to hire expertise, to assist with the workload, is in the bill.

Mr. Benjamin: Do not say I did not warn you.

Mrs. Martin: I stand warned, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: There were other times the minister did not believe me and lived to wish he had.

• 1030

Mr. Keyes (Hamilton West): I have some difficulty with subclause 4.(2). In subclause 4.(2), where it states "in the opinion of the Governor in Council, are collectively knowledgeable about air, marine, rail and commodity pipeline transportation", it does not really spell out for me and for some of the witnesses who have come forward that the expertise. . . If you are dealing with a rail incident, the rail people say give us a rail person on that board, if you are dealing with an air incident, give us an air person on that board.

Would you agree to being more specific about just exactly what the board member's role would be on that board? In other words, the expertise in that particular field would be directly associated with the investigation.

Mrs. Martin: The bill as laid out states that the members must have that expertise, and as far as how the board—

Mr. Keyes: Each member, or. . . ?

Mrs. Martin: No, the board itself is made up of people with backgrounds in rail, backgrounds in air, and backgrounds in marine. That expertise is at the board level and how that expertise is used is within the

[Traduction]

Bureau ne soient pas disponibles, pour des raisons de santé ou autres. Ne pourrait-on pas nommer trois, quatre ou cinq suppléants auxquels on pourrait faire appel le cas échéant? Par exemple, un de ses membres suppléants pourrait être un expert dans le domaine des pipe-lines; je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'avoir un expert en pipe-line à plein temps, à moins que l'on ne décide d'inclure les oléoducs et les gazoducs. Que pensez-vous d'un bureau de sept membres, avec des suppléants?

Mme Martin: J'ai déjà dit ce que je pensais d'un bureau de sept personnes. Quant aux suppléants, le paragraphe 9.(2) autorise le Bureau à engager des experts, lorsqu'il le juge nécessaire.

M. Benjamin: On ne peut pas engager des membres du Bureau.

Mme Martin: Pas un membre du Bureau comme tel. . .

M. Benjamin: C'est de suppléant aux membres du Bureau que je voulais parler.

Mme Martin: Je pense que cette disposition permettant de retenir les services temporaires d'experts pendant les périodes de pointe, donne la solution que vous cherchez. Rien ne garantit que les suppléants seront disponibles quant on aura besoin d'eux. Le projet de loi prévoit la possibilité d'engager des experts en fonction de la charge de travail.

M. Benjamin: Vous ne pourrez pas dire que je ne vous ai pas avertie.

Mme Martin: Me voilà avertie, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Ce ne serait pas la première fois qu'un ministre n'a pas suivi mes conseils et qu'il a eu l'occasion de le regretter.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Le paragraphe 4.(2) me pose un problème. Lorsqu'on y lit «qui, à son avis, [(le Gouverneur en Conseil)] possède collégialement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc», à mon sens, et à celui de certains témoins, cela ne dit pas clairement que les compétences. . . En cas d'accident ferroviaire, les gens du rail veulent un spécialiste de leur domaine au Bureau, en cas d'accident aérien, les gens demandent un spécialiste du transport aérien.

Accepteriez-vous de préciser le rôle de chaque membre du Bureau? Autrement dit, l'expert dans un domaine donné serait directement associé à certaines enquêtes.

Mme Martin: Le projet de loi porte que les membres du Bureau doivent avoir cette compétence, et quant au Bureau. . .

M. Keyes: Chaque membre ou. . . ?

Mme Martin: Non, le Bureau est composé de personnes qui ont une expérience dans les chemins de fer, l'aviation, la marine. Les compétences sont détenues collégialement par le Bureau et ce dernier décide

[Text]

discretion of the board. One of the purposes of it is to not only have the expertise but also have the ability to bring objective views to the results of the investigation. Someone with an air background may be able to bring very good views to a rail accident, based on his expertise, even though it is in a different mode. The people around this table have very different backgrounds. You come from journalism, Mr. Comuzzi comes from law, and Mr. Benjamin comes from the House of Commons—it seems like he has been here forever.

Mr. Keyes: But that specifically demonstrates that law, journalism, and—

Mr. Benjamin: I am going to have to stay forever, because they are going to claw back my old age pension cheque.

Mr. Keyes: But by your example, Mr. Chairman, we have law, journalism, and the House of Commons, all experts in questioning; and that is probably why we are sitting—

The Chairman: The Chair will not comment on that.

Mr. Keyes: I guess what I am looking for is more specific clarification. I am still a little cloudy on just what you mean by expertise as a whole on the board. Do you see cross-purposes here, or do you see a board member who has the expertise in aviation to be the board member who will be responsible for the investigation of that particular accident?

Mrs. Martin: Your directors of investigation are responsible as experts in each of the modes. The role of the board member is one of judgment on the results of that investigation, and the people who are on the board who are making the judgment. . . . If there is a rail accident, the investigation is done by an expert in the rail mode; and that report, after going through all of its interim and draft reports and so forth, comes to the board for the final recommendations on what can be done to prevent that type of accident happening in the future. It is a collective judgment by those people, and one of those people who are making that judgment will be someone with a background in rail.

Mr. Keyes: Okay. To come full circle, though, the investigator completes his investigation and the expert completes his investigation and it comes to the board level. As some of the witnesses have come forward and requested, there is no expert in that particular field sitting on the board. There is no guarantee in this bill that says there shall be an expert in that particular mode.

Mrs. Martin: It says that the board members must have background in those—

Mr. Keyes: Background.

Mrs. Martin: Well, that comes again with your selection of the individual. They are not doing the investigation. They are judging the facts that are brought before them, and that is the ability that they are going to require.

[Translation]

comment elles seront appliquées. L'un des objectifs est d'avoir non seulement des gens compétents, mais de pouvoir également porter un jugement objectif sur les résultats de l'enquête. Une personne compétente dans le domaine de l'aviation peut porter un excellent jugement sur un accident ferroviaire, en raison de son expérience, même dans un autre mode de transport. Les membres de ce comité ont des expériences très diverses. Vous êtes journaliste, M. Comuzzi avocat, M. Benjamin député. . . on a l'impression qu'il est ici depuis toujours.

M. Keyes: Mais cela montre que le droit, le journalisme, et. . .

M. Benjamin: Et je vais être obligé de rester éternellement car on va me faire rembourser mon chèque de pension.

M. Keyes: D'après votre exemple, nous avons donc des avocats, des journalistes, des députés, tous des experts dans l'art de l'interrogatoire; et c'est probablement la raison pour laquelle. . .

Le président: Je m'abstiendrai de tout commentaire.

M. Keyes: Je voudrais que ce soit plus clair. Je ne comprends pas encore très bien ce que l'on entend par compétences collégiales. Envisagez-vous un échange, ou selon vous, un membre expert dans le domaine de l'aviation sera-t-il chargé de l'enquête dans le cas d'un accident aérien?

Mme Martin: Ce sont les directeurs d'enquête qui sont responsables en leur qualité d'experts d'un mode donné. Les membres du Bureau devront porter un jugement sur les résultats de l'enquête, et les personnes qui porteront ce jugement. . . . En cas d'accident ferroviaire, l'enquête sera menée par un expert du transport ferroviaire; et lorsqu'il aura préparé ses rapports intermédiaires, le projet de rapport et ainsi de suite, il présentera son rapport au Bureau qui fera ses recommandations finales sur les mesures préventives à prendre. Les membres du Bureau prendront collégalement leur décision, et parmi eux, il y aura une personne qui connaît les transports ferroviaires.

M. Keyes: Très bien. Mais pour conclure, l'enquêteur fait son enquête, l'expert fait son enquête, et les rapports sont présentés aux membres du Bureau. Contrairement à ce qu'ont demandé certains témoins, il n'y a au sein du Bureau aucun expert de ce domaine particulier. Le projet de loi ne garantit pas qu'il y aura parmi les membres du Bureau un expert du mode de transport concerné.

Mme Martin: Le projet de loi porte que les membres du Bureau devront avoir une compétence dans ces. . .

M. Keyes: Une compétence.

Mme Martin: On en revient encore une fois au choix des membres. Ils ne mènent pas l'enquête. Ils exercent un jugement en fonction des faits qui leur sont présentés, et c'est cette compétence-là que l'on exigera d'eux.

[Texte]

Mr. Keyes: One of the witnesses has indicated that it would be a tremendous asset if there were a board member with expertise, let us say in rail, on the board to look after that domain or air. They will never achieve getting a board member with a general knowledge on all forms of transportation. An expert in rail will not know that much about pipeline and pipeline might not know that much about air. I can see some problems there.

• 1035

The minister said personalities create the conflict, but no one disputes the fact that CASB was made up of qualified members with sufficient knowledge in making their assessments. So would the minister not agree that issues, evidence, sometimes even policy, can be at the root of that conflict?

Mrs. Martin: I did not say it could not be. All I said was that legislation will not prevent personality conflicts as far as boards are concerned. There is no way you can legislate a certain personality to a board, and there is no guarantee you will not have conflict among personalities, certainly.

Mr. Keyes: And conflict, of course, is healthy.

Mrs. Martin: Yes, it can be. It can be damaging, but it can also be very helpful, if it is managed properly.

Mr. Keyes: One of the suggested amendments, Madam Minister, was an amendment that expressed the desire to allow the owner of a property to have direct consultation with the investigator at the scene of an accident. Say there is a rail accident somewhere. The property owner has sometimes been there. In most cases, according to the witnesses, he or she has been there for hours before the investigator arrives. They want the opportunity to have direct consultation with the investigator when they happen on the scene. What is your opinion of that amendment?

Mrs. Martin: Again, I feel that is something that is part of the policy of the board in setting up how it is going to handle accident investigations. I do not think it necessarily needs to be within the legislation. You are narrowing the scope of the board by putting it into the legislation. That is something that is a policy item we are giving the board the authority to determine.

Mr. Keyes: Right. In contrast, you are broadening the investigation abilities at the scene of an accident. While you are narrowing them by legislation, you are also broadening input at the scene of an accident—

Mrs. Martin: You are not preventing that from happening, though.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Madam Minister, I know you have addressed it in your opening address and in your answers to Mr. Benjamin, but I have some concerns about clause 24. I found it interesting that—and I hope this is a fair representation—people who have not

[Traduction]

M. Keyes: L'un des témoins a dit qu'il serait éminemment souhaitable que le Bureau compte parmi ses membres un expert du rail, par exemple, qui serait chargé de ce secteur, ou la même chose pour le secteur aérien. On ne trouvera jamais une personne qui ait une connaissance générale de tous les modes de transport. Un expert ferroviaire ne connaîtra pas grand-chose aux pipelines, et un expert en pipeline ne connaîtra pas grand-chose au transport aérien. J'entrevois la possibilité de certaines difficultés.

La ministre dit que les conflits proviennent des personnes, mais personne ne nie que le BCSA était composé de membres ayant les compétences nécessaires pour se prononcer. La ministre ne conviendra-t-elle donc pas que le conflit peut naître des faits, des données et parfois même des politiques?

Mme Martin: Je n'ai pas dit que cela n'était pas possible. J'ai dit simplement qu'aucune loi ne peut empêcher les conflits de personnes au sein d'un bureau. On ne peut pas légiférer le genre de personnalité que l'on désire, et aucune mesure législative ne peut garantir qu'il n'y aura aucun conflit à ce niveau-là.

M. Keyes: Et le conflit, bien sûr, est une chose saine.

Mme Martin: Il peut l'être. Il peut être nuisible, mais il peut aussi être utile, s'il est convenablement géré.

M. Keyes: Madame la Ministre, on a suggéré, entre autres, un amendement qui permettrait à un propriétaire de communiquer directement avec l'enquêteur sur les lieux de l'accident. Prenons le cas d'un accident ferroviaire. Le propriétaire est parfois sur place. Le plus souvent, d'après les témoins, il est sur place des heures avant l'arrivée de l'enquêteur. Ils veulent avoir la possibilité de communiquer directement avec l'enquêteur lorsqu'il arrive. Qu'en pensez-vous?

Mme Martin: Encore une fois, j'estime que cela relève du Bureau qui décidera de la procédure des enquêtes. Je ne pense pas que cela doive nécessairement figurer dans la loi. Cela limiterait la liberté d'action du Bureau. C'est une décision que nous laissons au Bureau.

M. Keyes: D'accord. Par contre, cela permet d'élargir le champ de l'enquête sur les lieux de l'accident. Si une telle mesure limite l'autorité du Bureau, elle a aussi pour effet d'accroître la participation sur les lieux de l'accident. . .

Mme Martin: Mais rien ne l'empêche.

M. Atkinson (St. Catharines): Madame la Ministre, je sais que vous en avez parlé dans votre déclaration et dans vos réponses à M. Benjamin, mais l'article 24 me cause certaines inquiétudes. J'ai noté avec intérêt—et j'espère ne pas faire erreur—que certaines personnes qui n'ont pas

[Text]

really been involved with the confidential reports express some concern about it. The railway union, the consumers association, M-TRAC have said the perception is there that the board is not independent with these confidential reports and the interested parties being allowed to comment on them before they become final. On the other hand, the aircraft industry, CALPA, and—I think I am stating the evidence correctly—both factions in the CASB board seem to feel these confidential reports worked well and they were important to the entire matter. But there is still that perception there, and that is a concern I have. Maybe you could amplify your comments on it.

Mrs. Martin: As I said earlier, you are going to get different views, and this is the role you have as people of the committee: to balance those views. Certainly other countries that do not have draft reports think it is a good idea. There have been some inquiries looking at the way we handle things in Canada. I think as long as the draft report is seen as being available to interested parties and the fact is that it is done strictly to look at the facts, the fact is that it is not going to just one person, so if there were major changes to it, there would be ample opportunity out there to ask why there is such a major change from what it was in. . . then after the final report, under Access to Information, it is available.

Mr. Atkinson: So it would be available under Access to Information.

Mrs. Martin: Yes, if there were any real concerns about it.

Mr. Atkinson: The other point is that it has been tried to be made clear that it is not a quasi-judicial function that this board performs, yet here we have these draft reports being made to the interested parties almost in the interest of procedural fairness, which leads back to a quasi-judicial function. My concern would be at some point maybe somebody is going to take this to court and challenge the exact function of this board and say it may be a quasi-judicial function, and maybe the whole thing should be opened up at that point. I have some concern with that.

• 1040

Mrs. Martin: You raise an interesting point on that, Mr. Atkinson. It is something we would have to examine. I do not see a problem with it, but then I am not a lawyer, and maybe that is why I am not seeing what you and Mr. Comuzzi are seeing from the legal standpoint.

We have an accident investigation team putting facts together. They are presenting them through the director of investigation to a board. The interested parties have an opportunity to check the factual accuracy of that draft report, and basically I feel there is a working opportunity, and I do not see the problems that you see in it.

[Translation]

vraiment l'expérience des rapports confidentiels ont exprimé des réserves. Les syndicats de cheminaux, l'association des consommateurs, M-TRAC, ont dit qu'en permettant la transmission confidentielle de rapports, et en donnant aux intéressés la possibilité d'y réagir avant leur publication, on crée la perception que le Bureau n'est pas indépendant. Par ailleurs, l'industrie aéronautique, l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes et—je crois ne pas faire erreur—les deux groupes au sein du BCSA semblent d'avis que les rapports confidentiels ont donné satisfaction et qu'ils ont joué un rôle important dans le processus. Mais la perception demeure, et cela m'inquiète. Peut-être pourriez-vous vous expliquer davantage.

Mme Martin: Comme je l'ai dit plus tôt, vous entendrez différents points de vue, et le rôle du comité est de parvenir à un équilibre. D'autres pays qui n'ont pas ces projets de rapports trouvent que c'est une bonne idée. Certains se sont intéressés à la façon dont nous procédons ici au Canada. Tant que l'on sait que le projet de rapport est mis à la disposition des parties concernées dans le seul but d'examiner les faits, puisqu'il ne va pas à une personne seulement, s'il y a des changements importants, on aura amplement l'occasion de poser des questions. . . et après la publication du texte définitif, on pourra l'obtenir conformément à la Loi sur l'accès à l'information.

M. Atkinson: Il sera donc disponible au terme de la Loi sur l'accès à l'information.

Mme Martin: Oui, s'il y a de sérieux doutes.

M. Atkinson: Autre chose. On s'est efforcé de bien expliquer que le Bureau n'a pas une fonction quasi judiciaire. En remettant ces projets de rapport aux parties concernées, presque par souci d'équité dans la procédure, on revient à la fonction quasi judiciaire. Je crains qu'à un moment, quelqu'un ne conteste devant un tribunal le rôle du Bureau, disant qu'il a peut-être une fonction quasi judiciaire, et qu'il conviendrait de réexaminer la chose. Cela m'inquiète.

Mme Martin: C'est une question intéressante, monsieur Atkinson: il va falloir que nous nous y intéressions. Je ne pense pas qu'il y ait un problème, mais je ne suis pas avocate, et c'est peut-être pourquoi je n'entrevois pas les mêmes difficultés juridiques que vous ou monsieur Comuzzi.

Il y aura une équipe d'enquêteurs chargée de réunir les faits à la suite d'un accident. Par l'entremise du directeur d'enquête, les enquêteurs présentent les faits au Bureau. Les parties concernées auront la possibilité de vérifier l'exactitude des informations contenues dans le projet de rapport, qui est essentiellement, à mon avis, un

[Texte]

Mr. Atkinson: The only other point I was interested in was the function of the public inquiry. As I recall, we had only one witness who really commented on it, and said the public inquiry is just used for the purpose of getting the information out to the public. But it is in here. It says that under the Public Inquiries Act people would apply for status, have representation, and so on.

I do not know how the National Transportation Safety Board uses it in the United States. Because as I understand it, on the *Valdez* incident they are having a five-day public inquiry, which is amazing on something that large. It will be interesting to hear from them as to their exact functioning and the public inquiry.

How the public inquiry fits into this whole procedure is something that I must admit mystifies me, from the evidence that we have heard.

Mrs. Martin: If I could just go back, Mr. Chairman, the officials have just pointed out one clause that states that "No finding of the board shall be construed as assigning fault or determining civil or criminal liability". That may answer the question you had earlier about the draft report as far as using it in a civil suit is concerned.

The Chairman: Thank you, Madam Minister. There is just something you raised in answer to Mr. Atkinson. You said other countries may be looking at what we are doing here with these draft reports. From your knowledge or that of the officials at the table, is there any other country that has the draft reports procedure? We are going to hear from the interim director of the National Transportation Safety Board on Tuesday, and we are aware generally of their procedure, which is not a draft report, but as we understand it there is some discussion on the report. We will find out Tuesday before it becomes public. Is there any other jurisdiction, Madam Minister, you know of that has a draft report?

Mrs. Martin: I would like to let Mr. Miller answer that.

Mr. Jim Miller (Director General, Strategic Policy, Transport Canada): Mr. Chairman, I have been informed that in the United Kingdom draft reports are issued, but on an exception basis. That is the only one I know of in other countries. It is not for every accident, in other words, but in the case of some accidents, and essentially I guess it is at the discretion of the board.

The Chairman: So it could be at the discretion of the board.

Mr. Miller: Yes.

The Chairman: It is there.

[Traduction]

instrument de travail: Je ne vois donc pas que cela puisse poser les problèmes que vous suggérez.

M. Atkinson: Le seul autre point qui m'intéressait, était celui de la fonction de l'enquête publique. Si je me souviens bien, un seul témoin en a vraiment parlé, et il a dit que les enquêtes publiques n'ont pour seule fonction que de faire connaître l'information au public. Il en est question ici. Il est prévu que conformément à la Loi sur les enquêtes, une personne peut demander à avoir un statut, ou à être représentée.

Je ne sais pas ce que fait aux États-Unis le National Transportation Safety Board. Il me semble cependant que dans le cas du *Valdez*, on a prévu cinq jours d'audiences publiques, ce qui est extraordinaire pour un accident de cette ampleur. Il sera intéressant d'entendre leurs témoignages sur la façon dont ils fonctionnent et sur l'enquête publique.

J'avoue que je ne comprends pas, d'après ce que nous avons entendu, quel est le rôle de l'enquête publique dans cette procédure.

Mme Martin: Si vous me permettez un retour en arrière, monsieur le président, les fonctionnaires viennent de me signaler un article portant que les décisions du bureau ne peuvent être utilisées aux fins de l'attribution des fautes ou des responsabilités civiles ou pénales. Cela répond peut-être à la question que vous avez posée plus tôt concernant l'utilisation du projet de rapport dans une cause civile.

Le président: Je vous remercie, Madame la Ministre. Il y a une chose que vous avez soulevé en réponse à M. Atkinson. Vous avez dit que d'autres pays sont intéressés à voir ce que nous allons faire de ces projets de rapport. A votre connaissance, ou à celle des collaborateurs qui vous accompagnent, y a-t-il un autre pays qui ait adopté cette procédure des projets de rapport? Nous entendrons le directeur par intérim du National Transportation Safety Board mardi, et nous connaissons les grandes lignes de la procédure américaine où il n'y a pas de projet de rapport, mais si j'ai bien compris, il en est question—nous le saurons mardi—avant que ce ne soit rendu public. A votre connaissance, Madame la Ministre, y a-t-il un autre pays où l'on ait prévu un projet de rapport?

Mme Martin: Je vais laisser à M. Miller le soin de vous répondre.

M. Jim Miller (directeur général, politiques stratégiques, Transports Canada): Monsieur le président, j'ai appris qu'au Royaume-Uni l'on transmet les projets de rapport, mais exceptionnellement seulement. C'est le seul autre exemple que je connaisse. Cela ne se fait pas dans chaque cas, mais seulement à l'occasion, et je crois que la décision est laissée au Bureau.

Le président: Cela pourrait donc être une décision discrétionnaire du Bureau.

M. Miller: Oui.

Le président: C'est possible.

[Text]

Mr. Miller: It is there, I believe. The only other point I could make is that I understand there is quite a bit of interest in some circles in the United States in moving to a draft report type of model, such as we have had with CASB and propose in this bill.

Mr. Langlois (Manicouagan): I certainly welcome the opportunity to hear from you again this morning, Madam Minister.

We have heard several witnesses recommending that the minister responsible should not be the Minister of Transport. It should be another minister of the Crown. I have a problem here. If this committee concludes that the board should report to another minister, I am trying to find out how the board will function on a day-to-day basis, and who will be responsible for implementing the recommendations this board may put forward after investigating an accident.

Mrs. Martin: Depending upon the recommendations that are in the bill, certainly if there are changes to transportation regulations then it would fall to the Minister of Transport to make those changes.

As far as the role of the responsible minister is concerned, in the bill it is simply to table the annual audit reports and the annual reports in the House, and no minister is really specified in the bill per se. So it is whatever will work best for the committee. I am not sure of the exact clause where it states. . . But regardless of who the designated minister is, it is to table the annual audits and the operation of the board.

• 1045

But the Minister of Transport, if it is a transport accident, will always be involved as far as the follow-up to the reports is concerned, because the Minister of Transport has responsibility for the safety of all modes of transportation in the country. So the minister would always be an interested party to the report, and it was one of the reasons, as I mentioned earlier, why we would always have an observer on the scene as well, strictly from the safety angle of it.

Mme Pierrette Venne (députée de Saint-Hubert): Madame la ministre, je voudrais simplement vous faire remarquer que j'ai trouvé dans ce projet de loi une dizaine d'erreurs de traduction et je voulais porter ce fait à votre attention. Évidemment, je vais également en informer la greffière et lorsque nous ferons l'étude article par article du projet de loi, il est bien évident que nous le soulignerons. Je voulais vous le mentionner parce qu'à l'article 24 dont on parle beaucoup, il y a une énorme différence au paragraphe 6 entre le français et l'anglais. Quand on dit en anglais que:

the minister shall make that reply available to the public

et en français:

. . . il rend publique sa réponse.

[Translation]

M. Miller: Je crois que c'est possible. Par ailleurs, je crois savoir qu'aux États-Unis, dans certains milieux, on s'intéresse beaucoup à adopter un modèle de procédure comprenant le rapport de projet, comme celui que nous avons connu avec le BCSC et comme celui que nous proposons ici.

M. Langlois (Manicouagan): Madame la Ministre, je suis très heureux d'avoir l'occasion de vous entendre à nouveau ce matin.

Plusieurs témoins ont recommandé que la responsabilité du Bureau soit confiée à un autre ministre que celui des Transports. Cela me pose un problème. Si le comité arrive à la conclusion que le Bureau devrait faire rapport à un autre ministre, je me demande comment le Bureau pourra faire son travail quotidien, et qui sera chargé de l'application des recommandations que le Bureau pourrait présenter à la suite d'une enquête.

Mme Martin: Selon les dispositions du projet de loi, il est certain que si l'on doit apporter des changements à la réglementation des transports, il appartiendrait bien sûr au ministre des Transports de les effectuer.

Quant au rôle du ministre responsable, le projet de loi prévoit simplement que celui-ci déposera à la Chambre les rapports annuels et les rapports de vérification, sans préciser toutefois de quel ministre il s'agit. Cela dépendra donc de la décision du comité. Je ne sais pas exactement quel article. . . Mais quel que soit le ministre désigné, il lui appartiendra de déposer les vérifications et les rapports annuels du Bureau.

Mais en cas d'accident, le ministre des Transports sera toujours concerné puisque c'est lui qui est responsable de la sécurité de tous les modes de transport. Le ministre sera donc toujours une des parties concernées par le rapport, et c'est une des raisons pour lesquelles, comme je le disais plus tôt, nous aurons toujours un observateur sur place, strictement pour l'aspect sécurité.

Mrs. Pierrette Venne (Saint-Hubert): Madam Minister, I simply would like to point out that I have found approximately 10 translation errors in this bill, and I wanted you to be aware of it. I will of course also inform the clerk and when we arrive at the clause-by-clause study of the bill, we will of course point it out. I wanted to mention it because in clause 24, which is the object of so much debate, in subclause 6 there is a great difference between the French and English texts. Where the English reads:

the minister shall make that reply available to the public

the French text reads:

. . . il rend publique sa réponse.

[Texte]

C'est vraiment très différent. Je voulais porter cela à votre attention, madame la ministre.

Mrs. Martin: Thank you very much for bringing that to our attention, and certainly those translation errors will be looked at prior to getting into clause-by-clause so you will have the correct translation. When you go through clause by clause, if that translation has not been done properly again then I hope you will bring it forward so we can get that corrected.

Mr. Baker (Gander—Grand Falls): Just a point of clarification in the bill as compared to the old act. I was wondering if some of your legal people could tell me why there is a more complete definition of "military conveyance" in the bill as distinct from the old act, where the term "visiting military force" is used. If you go from clause 17 to clause 19. . .

Mrs. Martin: I am advised that it was expanded because CASB was strictly air; we now have to cover trains and ships, and that was the change for the wording in it. I would be glad to investigate further, but that is the only answer I can give you today on it. But I would be glad to have the legal people come up with something if there is anything other than that. It is basically to cover the other modes of transportation, to make it broader.

Mr. Baker: The military conveyance is of course excluded from investigation under certain circumstances. Under this definition in the bill, "military conveyance" means an aircraft operated on behalf of or by the Department of National Defence or a visiting force. Perhaps you could supply it in writing to me. It is quite a difference from the old act. I would appreciate it in writing.

Mrs. Martin: Certainly. I would be glad to look after that for you.

• 1050

Mr. Angus: Madam Minister, I have a number of further questions. Let me go back first to the draft reports as an indication of how this committee is working. I do not necessarily agree with my colleague, Mr. Benjamin, about them. I am not convinced of his argument or of anybody else's at this point. I am looking for more information.

In your response to Mr. Benjamin you talked about confidentiality and you indicated that the observers, the people who would get the draft reports, would not want to know their comments were going to be made public. If all they are commenting on are technical errors or errors in fact, how can that be considered something to be worried about in terms of confidentiality?

Mrs. Martin: From the point of view that it is interpretation of things that have happened through

[Traduction]

It is very different. I wanted to point that out to you, Madam Minister.

Mme Martin: Je vous remercie de nous le signaler, et il est certain que nous allons regarder de près à ces erreurs de traduction avant d'entreprendre l'examen article par article afin d'assurer que vous avez le texte exact. À ce moment-là, si la traduction ne donne toujours pas satisfaction, j'espère que vous me le signalerez pour que nous puissions apporter les corrections nécessaires.

M. Baker (Gander—Grand Falls): J'aimerais une précision sur une différence entre le Bill et la loi actuelle. Je me demandais si les juristes pourraient m'expliquer pourquoi le projet de loi donne une définition plus exhaustive de «moyen de transport militaire» par rapport à l'ancienne loi, où l'on parle de «force étrangère présente au Canada». De l'article 17 à l'article 19. . .

Mme Martin: On me dit que la définition a été élargie parce que le BCSA ne s'intéressait qu'à l'aviation; il faut maintenant couvrir également les convois ferroviaires et les navires et c'est la raison pour laquelle le texte a été modifié. Je veux bien m'informer davantage, mais c'est tout ce que je peux vous dire pour le moment. C'est cependant avec plaisir que je demanderai aux juristes de voir s'il y a d'autres raisons. Le but est essentiellement de couvrir les autres modes de transport, d'élargir la portée de l'article.

M. Baker: Les moyens de transport militaire, dans certaines circonstances, ne peuvent faire l'objet d'une enquête. D'après la définition qu'en donne le projet de loi, on entend par moyens de transport militaires tout aéronef exploité par ou pour le ministère de la Défense nationale ou une force étrangère présente au Canada. Peut-être pourriez-vous me donner la réponse par écrit. C'est très différent de ce que contenait l'ancienne loi. J'aimerais avoir une explication écrite.

Mme Martin: Certainement. Ce sera avec plaisir.

M. Angus: J'ai quelques questions supplémentaires à poser, madame la ministre. Je voudrais revenir tout d'abord sur la question des projets de rapport, pour vous expliquer comment fonctionne notre comité. Je ne suis pas nécessairement d'accord avec mon collègue M. Benjamin à ce sujet. Aucun argument, y compris le sien, ne m'a encore convaincu jusqu'ici. Je désire en savoir plus à ce sujet.

En répondant à M. Benjamin, vous avez parlé du caractère confidentiel des rapports et signalé que les observateurs, ceux qui obtiendront les projets de rapport, ne seront pas d'accord pour que leurs observations soient divulguées au public. Si leurs commentaires portent uniquement sur des erreurs techniques ou des erreurs de faits, en quoi y a-t-il lieu de se préoccuper de leur caractère confidentiel?

Mme Martin: Dans la mesure où il s'agit de l'interprétation des incidents par le biais des rapports

[Text]

reports made by the investigators, there could be a difference of opinion on that interpretation. They may want to add additional facts to clarify their position that they did not make public, that they did not give to the investigators originally. That original presentation is done in confidence, with certain privileges. We are just extending that same opportunity to the draft report and allowing them to make those comments within confidentiality. If this comes out in the open before the recommendations have been made and before the facts have been changed, it could harm an individual, whether it be a union representative, a company or an owner, by having something written and out in draft form and then proven to be incorrect.

Mr. Angus: As you also indicated, the bill provides for all the interested parties to get copies of that draft report. As soon as they see the final report they say there is a substantial change on page 3. Suddenly company X is no longer at fault. They are saying something entirely different about company X than they did in the draft, even though there is a provision in that clause that talks about the confidentiality, and the draft report can only be used for purpose of reviewing the draft report, not for any publicity. I am not sure whether once the final report becomes public that group Y could not say there has been a substantial change and point out what the change is. I am not sure they have the legal ability to do that, but certainly the possibility is there.

Would it not be safer for all concerned to consider Mr. Benjamin's compromise of having a synopsis of the comments? This synopsis would say that company X advised the facts as reported on page 3 were inaccurate, and then show the response of the board, saying that the report had been revised accordingly based on follow-up to confirm that the original draft was in error. Would that not at least give the users of those reports a better feeling about how that final wording came to be?

Mrs. Martin: The bill does provide that the board respond directly in writing to anyone who comments on a draft report and indicate how their comments were disposed of, for the benefit of the interested parties. Could I ask you, Mr. Angus, what you see as the value of making the draft report public, or the comments on the draft report? What are you gaining by doing that?

Mr. Angus: You are gaining confidence in the process. It is like the old phrase that not only does justice have to be done, it has to be seen to be done. I think enough witnesses before this committee have raised a legitimate question about how the reports are viewed that we should give serious consideration to making sure that they have faith in them, that they do not feel there has been some manipulation behind the scenes. If we continue to have draft reports, the only other mechanism to protect that

[Translation]

établis par les enquêteurs, il peut y avoir divergence d'opinion sur ce point. En vue d'éclaircir leur position, certains voudront peut-être ajouter quelques faits qu'ils n'ont pas rendu public et dont ils n'ont pas parlés aux enquêteurs au départ. Le témoignage initial est confidentiel, et s'accompagne de certains privilèges. Nous étendons simplement ce principe au projet de rapport, pour permettre aux intéressés de formuler des observations qui resteront confidentielles. Si ces commentaires sont faits en public avant la formulation des recommandations et le changement des faits, cela risque de faire du tort à quelqu'un, qu'il s'agisse d'un représentant syndical, d'une société ou d'un propriétaire, si l'on constate par la suite que la teneur d'un projet de rapport qui a été publié est inexacte.

M. Angus: Comme vous l'avez signalé également, en vertu du projet de loi, toutes les parties intéressées doivent obtenir une copie de ce projet de rapport. Dès qu'elles liront le rapport final, ces personnes diront qu'il y a un changement important à la page 3. La compagnie X ne sera soudain plus en tort. On ne dira plus du tout la même chose au sujet de la compagnie X que dans le projet de rapport, même s'il existe une disposition selon laquelle les renseignements sont protégés, et le projet de rapport pourra être utilisé uniquement aux fins d'examen et non de publicité. Je ne sais pas si, une fois le rapport final publié, ce groupe Y ne risque pas de dire que des changements de fond y ont été apportés et de les signaler. Je ne sais pas si la loi permet ce genre de chose, mais la possibilité existe sans nul doute.

Ne serait-il pas plus sûr pour tous les intéressés de réfléchir au compromis proposé par M. Benjamin, à savoir obtenir un résumé des observations? Dans ce résumé, on pourrait dire que la compagnie X a signalé que les faits décrits à la page 3 sont inexacts, et indiqué ensuite la réaction du Bureau, en disant que le rapport a été révisé en conséquence après qu'il ait été confirmé que des erreurs s'étaient glissées dans la version initiale. Est-ce que cela ne donnerait pas aux personnes qui vont utiliser ces rapports une meilleure idée de la façon dont on en est arrivé à ce texte final?

Mme Martin: Le projet de loi prévoit en effet que le Bureau doit répondre directement par écrit à tous ceux qui font des observations au sujet d'un projet de rapport, en indiquant quelle suite y a été donnée, pour la gouverne des parties intéressées. Puis-je vous demander, monsieur Angus, quel intérêt il y aurait, selon vous, à publier le projet de rapport ou les observations formulées à son sujet? Qu'allez-vous y gagner?

M. Angus: Nous aurons une plus grande confiance dans le système. C'est un peu comme le dicton selon lequel il faut non seulement que justice soit faite, mais qu'elle le soit de façon évidente. Un bon nombre de témoins qui ont comparu devant le comité ont parlé avec raison de l'impression que donnent les rapports, en disant que nous devons faire notre possible pour que les personnes intéressées aient confiance dans ces rapports et n'aient pas l'impression qu'ils sont le fruit d'une

[Texte]

interest is by indicating in some way the changes that have been made because of interventions.

• 1055

Mrs. Martin: You are almost going right back to the beginning. You could use the same argument by saying that everything has to be done in public, that there should be no private investigation in it whatsoever and no privileged communication whatsoever. Then the other thing that outweighs this is that you have to look at the problems of making public draft reports that could contain factual errors. You could do more harm with that—

Mr. Angus: I am not suggesting that the draft reports be made public, but that in the final report there at least be a recognition that changes were made between the time of the drafting of the report—and it really is only a draft—and the final report because of responses.

Mrs. Martin: But if the draft report is not public, what value is there in saying we thought this, but that we investigated further and found we were wrong? The purpose of the final report is to bring forward the report of the accident after doing all the necessary investigation, after doing all the necessary consultation, and the final report is factual.

Mr. Angus: Yes. But again, it is partially tied in to the perceived conflict of interest between the Minister of Transport and the board, real or perceived, and there is a fear from one sector that there is potential for manipulation by that minister in the final report.

Mrs. Martin: I do not think there is evidence of that.

Mr. Angus: In fact, I do not think anybody gave us any evidence.

Mrs. Martin: No, so again it is a concern, but I think we have to look at the value of not having draft reports public, and I do not see the value of having that in afterwards, because it is not only the Minister of Transport; it is all interested parties who would be getting this.

Mr. Angus: I know.

Mr. Tobin: On this issue, I agree with the minister that making a draft report public may possibly—and if it happens once, it is too often—do damage to somebody who does not deserve to be damaged if subsequently we find that the facts as presented in the draft report are not correct. I totally agree.

But I think there is some value in what Mr. Angus is saying. Correct me if I am wrong, but as I review the legislation, there is a requirement for providing the draft

[Traduction]

manipulation effectuée en coulisses. Si nous continuons à préparer des projets de rapport, la seule autre façon d'offrir cette garantie consiste à indiquer d'une façon quelconque les modifications qui ont été apportées à la suite d'intervention.

Mme Martin: Vous êtes en train de repartir pratiquement à zéro. On pourrait invoquer le même argument disant que tout doit être fait au vu et au su du public, qu'il ne doit y avoir aucune enquête privée sur cet accident et aucune communication confidentielle. L'autre argument qui a plus de poids que le premier, c'est qu'il faut tenir compte du risque de publier des projets de rapport qui renferment des erreurs de faits. On risque de faire plus de tort à cause de...

M. Angus: Je ne dis pas que les projets de rapport doivent être publiés, mais qu'il faudrait mentionner au moins dans le rapport final que des modifications ont été apportées au moment de la rédaction du rapport—qui n'était en réalité qu'une ébauche—et du rapport final pour tenir compte de certaines observations.

Mme Martin: Mais si le projet de rapport n'est pas divulgué au public, quel intérêt y a-t-il à dire que nos impressions premières ont été démenties lorsque nous avons poussé l'enquête un peu plus loin? Le rapport final a pour objet de faire le compte rendu de l'accident après avoir fait toutes les enquêtes nécessaires, après avoir consulté toutes les parties en cause, et à ce moment-là il s'agit d'un rapport factuel.

M. Angus: Oui. Mais là encore, il faut tenir compte du risque de conflit d'intérêts, réel ou apparent, entre le ministre des Transports et le Bureau, et un secteur peut craindre des manipulations éventuelles de la part de ce ministre lors de la préparation du rapport final.

Mme Martin: Il n'y a aucune preuve à cet égard, que je sache.

M. Angus: En fait, personne ne nous en a fournie.

Mme Martin: Non. C'est donc une chose qui inquiète, mais nous devons réfléchir à l'intérêt que présente la publication des projets de rapport. À mon avis, leur publication après coup n'offre aucun intérêt, puisque toutes les parties intéressées en recevraient un exemplaire, et pas seulement le ministre des Transports.

M. Angus: Je sais.

M. Tobin: À ce sujet, je conviens avec le ministre que le fait de publier un projet de rapport risque—et quand bien même cela ne se produirait-il qu'une seule fois, c'est une fois de trop—de nuire à quelqu'un sans aucune raison, surtout si nous constatons par la suite que les faits exposés dans le projet de rapport sont inexacts. Je suis tout à fait d'accord sur ce point.

Toutefois, les commentaires de M. Angus sont valables. Veuillez me corriger si je me trompe, mais l'une des dispositions du projet de loi prévoit que le ministre doit

[Text]

report to the minister, but beyond the minister it is not clear that there is a requirement to provide the draft report to anybody else. The board may provide the draft report to other parties, but it must provide the draft report to the minister.

Now, the way the legislation is drafted, it is theoretically possible that—and I am not saying that would happen in practice—the only draft that may be given to anybody is given to the minister. That is clear: must provide a draft; may in the opinion of... provide drafts to other interested parties. I have not read the legislation for a week or two, but I am going from memory. Am I correct?

Mrs. Martin: I was just looking, Mr. Chairman, at the particular part of the legislation Mr. Tobin is referring to. It says:

the Board shall, on a confidential basis, send a copy of the... report or its findings and any safety deficiencies that it has identified to the Minister of Transport and to any other... person who, in the opinion of the Board, has a direct interest in the findings of the Board

Mr. Tobin: Okay, Madam Minister. Now, given that drafting, which perhaps—

An hon. member: That is the interim report.

Mrs. Martin: It is the draft report.

Mr. Tobin: Now, I am going from memory, but given that wording, as it struck me at the time, it is possible that only the minister may receive the draft report and that no other interested parties, in the opinion of the board, should receive the draft report. Given that possibility and wanting to avoid—and I am sure the minister does—the appearance of conflict, we either have to change that wording to accomplish the assurance you have just given Mr. Angus and the committee, or Mr. Angus's recommendation that changes made between the draft and the final report be noted in the final report is quite legitimate.

Madam Minister, when you made your initial comments, I wrote down verbatim something you said. I am sure you did not intend to convey the meaning; nevertheless, these were the words you said, I think to Mr. Angus:

One of the reasons we have to ensure that the minister gets a draft report is that it could also result in the board's releasing inaccurate findings to the public, inaccurate facts to the public.

• 1100

I thought to myself, given the wording you have just now reviewed and given that theoretically only the minister may see the draft report, I would find it frightening that it is up to the minister to determine whether or not facts are accurate or inaccurate. Mr.

[Translation]

recevoir un projet de rapport, mais il n'est pas précisé que quelqu'un d'autre doive le recevoir. Le Bureau peut communiquer le projet de rapport à d'autres parties, mais il doit le remettre au ministre.

En vertu du libellé actuel du projet de loi, il est possible en théorie—et je ne prétends que ce soit le cas en pratique—que le ministre soit le seul à recevoir un projet de rapport. Le texte est clair: le Bureau doit fournir un projet de rapport, et peut s'il le juge nécessaire en communiquer un exemplaire à d'autres parties intéressées. Je n'ai pas lu le projet de loi depuis une ou deux semaines, mais je le cite de mémoire. Ai-je raison?

Mme Martin: J'étais justement en train de vérifier le texte de l'article du projet de loi dont parle M. Tobin. Le voici:

le Bureau adresse le projet de son rapport sur ses conclusions et les manquements relevés à la sécurité, à titre confidentiel, au ministre des Transports ou toute autre personne qu'il estime directement intéressée par ses conclusions.

M. Tobin: Très bien, madame la ministre. Étant donné ce libellé, qui peut être...

Une voix: Il s'agit du rapport provisoire.

Mme Martin: Non, du projet de rapport.

M. Tobin: Or, je parle de mémoire, mais compte tenu de ce libellé, qui m'a frappé à l'époque, il est possible que seul le ministre reçoive le projet de rapport, et que celui-ci ne soit communiqué à personne d'autre si le Bureau en décide ainsi. Étant donné cette possibilité et dans le but d'éviter—ce que souhaite sans nul doute la ministre—une apparence de conflit d'intérêts, nous devons ou bien modifier ce texte pour confirmer la garantie que vous venez de donner à M. Angus et au comité, ou bien la recommandation de M. Angus selon laquelle il faut signaler dans le rapport final toute modification apportée entre le projet de rapport et la version finale est tout à fait justifiée.

Madame la ministre, au début de votre intervention, j'ai pris note mot pour mot de certains de vos propos. Je suis certain que ce n'est pas ce que vous vouliez dire, mais voici ce que vous avez déclaré à M. Angus, je pense:

Nous devons nous assurer que le ministre reçoit un projet de rapport notamment pour éviter que le Bureau ne divulgue des conclusions inexacts au public ou n'expose des faits qui ne sont pas conformes à la réalité.

Compte tenu du libellé que vous venez de citer et comme, en théorie, seul le ministre pourra voir le projet de rapport, je me suis dit qu'il était effrayant de confier au ministre le soin de déterminer si les faits sont exacts ou non. L'argument de M. Angus est valable. Vous avez

[Texte]

Angus has a legitimate point. You have repeatedly said today that it is not just the minister who will get this draft report.

Mrs. Martin: That is right.

Mr. Tobin: According to that legislation, it may only be the minister who will get the draft report. So what are we going to do about it?

Mrs. Martin: In the way it is particularly worded, Mr. Tobin, it says that if there are any safety deficiencies, it has to be given to the Minister of Transport. I have no problem with taking the Minister of Transport out for the draft report per se, but certainly there would have to be direction if there are safety deficiencies. Then the minister would have to be made aware of them. I see no problem with removing the Minister of Transport, because as an interested party, if the board decides that the Department of Transport and the Minister of Transport are among those interested parties, then he will receive it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I think it is an important point, and I am sorry to prevail.

The Chairman: It is a supplementary, but there is a point. As I understand Mr. Tobin, the minister did not answer the issue. Mr. Tobin wants to make sure there is some direction to get the report to the interested third party.

Mr. Tobin: It is a very important point. I am not opposed to the draft report for obvious reasons. I am opposed to making it public for the same reasons as the minister. But Mr. Angus is raising a legitimate concern, and others have raised that concern. We either have to have the protection of more than one copy being made available, so that everybody knows what changes were made—therefore, even the perception of collusion is eliminated, Madam Minister—or nobody gets the report. It is one or the other. But the way it is currently drafted, the minister may receive that report and nobody else.

Mrs. Martin: I have no problem with looking at a change in that particular wording.

Mr. Tobin: Will you be presenting some acceptable amendments to this committee that the government will accept?

Mrs. Martin: If you like, I would be glad to have that one redrafted to take out the Minister of Transport receiving it. I think one of the key words is that the board "shall" provide. But if you think the wording is such that it indicates that the Minister of Transport will get it and no one else, then we will look at the drafting.

Mr. Tobin: The only guaranteed recipient is the Minister of Transport right now.

[Traduction]

répété à maintes reprises aujourd'hui que le ministre ne sera pas le seul à recevoir ce projet de rapport.

Mme Martin: C'est exact.

M. Tobin: En vertu de ce projet de loi, il est possible que le ministre soit le seul à l'obtenir. Qu'allons nous faire pour y remédier?

Mme Martin: D'après la façon dont cette disposition est rédigée, monsieur Tobin, il est prévu que si le Bureau relève des manquements à la sécurité, il doit en faire part au ministre des Transports. Je ne m'oppose pas à l'idée de ne pas communiquer le projet de rapport au ministre des Transports, mais il faudra bien que quelqu'un donne des directives, en cas de manquement à la sécurité, c'est pourquoi le ministre devra être mis au courant. Il est possible de supprimer la mention du ministre des Transports, puisque si le Bureau estime que le ministre et le ministère des Transports sont directement intéressés par ses conclusions, il leur communiquera ce rapport.

M. Tobin: Monsieur le président, c'est une question importante, et je vous prie de m'excuser d'accaparer M^{me} la ministre.

Le président: C'est une question supplémentaire, mais elle est valable. Si j'ai bien compris M. Tobin, la ministre n'a pas répondu à la question. M. Tobin veut s'assurer qu'un tiers intéressé puisse obtenir copie du rapport.

M. Tobin: C'est une question très importante. Je ne m'oppose pas au principe du projet de rapport pour des raisons évidentes. Je m'oppose à l'idée de la publier pour les mêmes raisons que la ministre. Toutefois, M. Angus soulève une question qui le préoccupe à juste titre, et d'autres en ont parlé également. Nous devons ou bien obtenir la garantie que plusieurs exemplaires seront disponibles, de sorte que tout le monde puisse prendre connaissance des modifications qui ont été apportées—ce qui supprimera même l'apparence d'une collusion, madame la ministre—ou alors que personne n'obtiendra le rapport. C'est l'un ou l'autre. En vertu du texte actuel, toutefois, le ministre peut être le seul à recevoir ce rapport.

Mme Martin: Je n'ai aucune objection à modifier le libellé de cette disposition.

M. Tobin: Pourriez-vous présenter au Comité des amendements que le gouvernement acceptera?

Mme Martin: Si vous voulez, je pourrais volontiers faire rédiger une nouvelle version de cette disposition en vue de supprimer la mention du ministre des Transports. A mon avis, l'un des mots clé est, dans la version anglaise, «shall», c'est-à-dire que le Bureau doit fournir ce rapport. Si vous estimez que ce libellé sous-entend que le ministre des Transports sera le seul à en obtenir un exemplaire, nous réviserons cette disposition.

M. Tobin: A l'heure actuelle, le seul destinataire garanti est le ministre des Transports.

[Text]

Mrs. Martin: No. Any other minister or person who, in the opinion of the board. . .

Mr. Tobin: But the only guaranteed recipient today, Madam Minister, with respect—and I think you and your draftors will agree—is the Minister of Transport. That creates the perception of conflict.

Mrs. Martin: I take your point, and I see no problem with having that redrafted, so it takes out that indication.

Mr. Tobin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Tobin, for that interesting, crafty, pertinent and relevant supplementary.

The bells are ringing for 11 a.m., and we are trying to get out of here at 12 noon. We want to switch off the minister, because we are starting to repeat ourselves. Let us continue for clarification. There are some points that have not been covered yet.

Mr. Comuzzi: Madam Minister, I would like to go back to my original question. I did not want to leave you with the impression that it was my intention to make some of the changes in the legislation so strict that they would go into the day-to-day functioning of the board.

Through the evidence that I gathered from the members of the present board—and there is some division—at a critical point in the investigative process, there was no formalized structure at the board level to receive and test the evidence as submitted by the investigator. It appears to me that this is the critical point in the present legislation where the differences of opinion were arrived at by different board members. My only purpose for questioning that point is that perhaps we should put our minds to producing legislation that would prevent that from happening again.

• 1105

The chairman came up with the analogy of the CRTC in its appointment of a board. Someone makes an application for a licence of some type. The board chairman at that point—and he has a number of board members, nine or twelve—appoints a board. He could appoint a three-member board or a five-member board to hear and decide on that application. At that point in time advertisements are put in newspapers and people come and make a presentation to that panel. The panel hears all their representations and subsequently presents its decision. It seems to me we do not have, or maybe I am mistaken, that procedure in place with this present board.

Mrs. Martin: I think they are two entirely different situations. The board does have the authority to have a public hearing, if they decide a particular accident they are investigating requires that. If they feel it is necessary, that is within their mandate and they can bring that forward. I would be interested in how you would see that being put into legislation, Mr. Comuzzi.

[Translation]

Mme Martin: Non. Dans la disposition, on parle de tout ministre ou toute autre personne qu'il [le Bureau] estime. . .

M. Tobin: La seule personne qui ait la garantie de recevoir le rapport, madame la ministre, soit dit en toute déférence—et vos rédacteurs et vous-même en conviendront sans doute—est le ministre des Transports. Cela crée une apparence de conflit.

Mme Martin: Je comprends ce que vous dites, et je n'ai aucune objection à modifier cette disposition en vue de supprimer cette mention.

M. Tobin: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Tobin, de cette question supplémentaire intéressante, astucieuse et très pertinente.

Le timbre doit sonner à 11 heures et nous comptons lever la séance à midi. Nous devons interrompre la ministre, car nous commençons à nous répéter. Continuons à tirer les choses au clair. Certaines questions n'ont pas encore été abordées.

M. Comuzzi: Madame la ministre, je voudrais en revenir à ma question initiale. Je ne voulais pas vous donner l'impression d'essayer d'apporter au projet de loi des modifications si strictes qu'elles influeraient sur le fonctionnement quotidien du Bureau.

D'après les témoignages que j'ai recueillis auprès de membres du bureau actuel—et ils sont partagés sur ce point—à un moment critique de l'enquête, il n'existait aucun mécanisme officiel pour permettre au Bureau de recevoir et de vérifier les témoignages soumis par l'enquêteur. À mon avis, le point essentiel de la loi actuelle est en rapport avec les divergences d'opinion de la part des membres du Bureau. Si je pose cette question, c'est uniquement parce que je pense que nous devrions peut-être envisager de préparer un projet de loi qui empêche ce genre de chose de se produire à l'avenir.

Le président a fait une comparaison avec la nomination d'un bureau par le CRTC. Quelqu'un présente une demande de permis quelconque. Le président du conseil à ce moment-là—et il a à ses côtés neuf ou douze membres—nomme un bureau. Il peut nommer un Bureau composé de trois ou cinq membres pour examiner cette demande et prendre une décision. Des annonces sont alors publiées dans les journaux et les personnes intéressées peuvent venir témoigner devant le groupe. Celui-ci écoute toutes leurs instances et rend ensuite sa décision. Si je ne m'abuse, cette procédure n'existe pas dans le cadre du Bureau actuel.

Mme Martin: Les deux situations sont entièrement différentes. Le Bureau est habilité à tenir une audience publique, s'il le juge nécessaire dans le cadre d'une enquête sur un accident donné. C'est prévu dans son mandat et il peut le faire s'il le juge bon. J'aimerais savoir comment ce mécanisme pourrait être prévu dans la loi, d'après vous, monsieur Comuzzi.

[Texte]

Mr. Comuzzi: I am not interested in the public hearing aspect. And maybe we will have to go to some more evidence. I am interested in how the evidence from an occurrence or a happening is presented to the board in total. We got some reports—especially on the Gander accident—that some of the board members were put in a room with the files and were told that these were the investigative reports, and to read through them themselves.

Mrs. Martin: I have to do this by memory. The board can direct the investigators at any time to provide further information if they are not satisfied with what they got. The legislation allows them to get any further information that is required before they make their final decision. But you cannot put in a bill how people are going to make their decisions. That is why they are there; to make decisions based on what they have. And if they are not satisfied that they have sufficient information, the opportunity is there for them to redirect the investigators to find out more for them.

Mr. Comuzzi: If I gathered the evidence correctly from the board members, that was where the differences of opinion happened. I know we are not going to answer it, but I just wanted to draw that to your attention.

Would you comment on this whole area of privilege—on statements given by participants or people who are involved in accidents?

Mrs. Martin: Just before I move to that one, Mr. Comuzzi, I would like to go back to paragraph 8.(c) on duties of the members. In order to clarify that we were looking to add “including the manner in which they will be reported to the board”, or words to the effect. So if we had a change to that paragraph to include something to the effect on how they would be reported, would that satisfy your need on that?

Mr. Comuzzi: Yes. And when we get to clause by clause, I am going to make a recommendation, not to belabour the issue, but just so there can be no confusion in the minds of board members as to their actual duties. And the recommendation will be voted on.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Comuzzi: On the question of privilege now, I would like your comments on this.

The Chairman: This is a whole new field that has not been touched. You are talking about clause 28.

Mr. Comuzzi: Yes. If I have time, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, you do not, but it is a new subject. You may continue because it is relevant and has not been touched on yet.

[Traduction]

M. Comuzzi: Ce n'est pas l'audience publique qui me préoccupe. Nous devons peut-être recueillir davantage de témoignages. Je me préoccupe de la façon dont les témoignages relatifs à un accident ou à un incident sont soumis à l'ensemble du Bureau. Nous avons entendu dire—surtout lors de l'accident de Gander—que certains membres du Bureau ont été enfermés dans une pièce avec une pile de dossiers qui étaient en fait les rapports d'enquête qu'ils ont dû examiner à fond eux-mêmes.

Mme Martin: Si ma mémoire est bonne, le Bureau peut à tout moment donner l'ordre aux enquêteurs de fournir de plus amples renseignements si ce qu'il a en main ne lui suffit pas. La loi lui permet d'obtenir tout complément d'information nécessaire avant de rendre sa décision. Mais il est impossible de prévoir dans un projet de loi la façon dont les gens vont rendre une décision. C'est l'objet même de leur intervention: prendre une décision en fonction des éléments dont il dispose. S'ils ne sont pas convaincus d'avoir suffisamment de renseignements, il leur est possible de demander aux enquêteurs de leur fournir un complément d'information.

M. Comuzzi: Si j'ai bien compris ce que m'ont dit les membres du Bureau, c'est à ce moment-là que les divergences d'opinions se sont manifestées. Je sais que nous n'allons pas résoudre ce problème, mais je voulais simplement vous le signaler.

Que pensez-vous de toute cette question des renseignements protégés—en ce qui concerne les dépositions faites par des participants ou des gens en cause dans les accidents?

Mme Martin: Avant de passer à cette question, monsieur Comuzzi, je voudrais revenir sur l'alinéa 8.c) où il est question des attributions des membres. Pour plus de précisions, nous avons envisagé d'ajouter la phrase «y compris la façon dont ils seront signalés au Bureau», ou quelque chose d'approchant. Ainsi, si cette précision est apportée à cet alinéa, cela vous paraîtra-t-il satisfaisant?

M. Comuzzi: Oui. Lorsque nous aborderons l'étude article par article, je vais faire une recommandation, sans insister lourdement, mais simplement pour qu'il n'y ait aucune confusion dans l'esprit des membres du Bureau quant à leurs attributions réelles. La recommandation sera alors mise aux voix.

Mme Martin: Oui.

M. Comuzzi: En ce qui concerne les renseignements protégés, je voudrais connaître votre avis.

Le président: Il s'agit d'une toute nouvelle question qui n'a pas encore été abordée. Vous parlez de l'article 28.

M. Comuzzi: Oui. Si j'en ai le temps, monsieur le président.

Le président: En fait, vous n'avez pas le temps, mais c'est une nouvelle question. Vous pouvez poursuivre parce qu'elle est pertinente et que nous n'en avons pas encore parlé.

[Text]

I want to forewarn members. I said when we started that we were going to conclude at 12 noon, but before that Mr. Keyes and other members were going to get on little waste. I now know even more affirmatively that the minister has to be somewhere at 12.15 p.m., so she has to leave here at 12 o'clock. I hope that will govern members accordingly.

• 1110

Frankly, I think this matter of privilege and statements and onboard recordings. . . there has been evidence here, but it has not been touched. Really, I think it is about the only area that has not been touched, Mr. Comuzzi.

Mr. Angus: Actually no, there are half a dozen.

The Chairman: Then let us touch on them quickly.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman, I wish I had been aware of the 12.15 departure of the minister a little earlier. I remember at steering we agreed that we would go from noon to 1 p.m. on questioning and that was the decision reached at the steering committee.

The Chairman: I am in the hands of the committee, but I did say at 9.30, when we started—

Mr. Keyes: Yes, and I was shocked at that time as well.

The Chairman: The longer we take. . . Your questions are very precise. Let us get to it after we finish Bill C-2. Could you respond to Mr. Comuzzi's question on privilege?

Mrs. Martin: Perhaps I could ask the officials to speak on just what your concerns are, Mr. Comuzzi.

The Chairman: Can I put a question then? On clause 28 there has been evidence before us that while onboard recordings are privileged, there are other matters like the vessel traffic and the black box that are not. Why are they not all treated the same? That is the question.

Mr. Comuzzi: I guess the essence of the question, Mr. Chairman, is that in an investigative process, if we are really trying to establish and get at the truth, I guess there are two aspects of privilege: one is for the investigators to get at the truth, to really find the cause and not to be hampered in their investigative process, and the second is to protect the person giving the statement from civil or criminal liability or employee-employer responsibility. I think that in a two-tiered aspect it would be the. . . Does that pretty well reflect the question, Mr. Chairman? I know you are not paying any attention to me.

[Translation]

Je tiens à prévenir les membres du comité. J'ai dit au début de la séance que nous allions terminer à midi, mais qu'auparavant, monsieur Keyes et d'autres membres voulaient parler des déchets toxiques. Il m'a été confirmé depuis que la ministre doit se rendre ailleurs à midi et quart et qu'elle doit donc nous quitter à midi. J'espère que les membres du comité agiront en conséquence.

En toute franchise, je pense que cette question des renseignements protégés, des déclarations et des enregistrements de bord. . . il n'en a pas été question dans les témoignages que nous avons reçus. En réalité, c'est la seule question qui n'ait pas été abordée, monsieur Comuzzi.

M. Angus: En fait, il y en a une demi-douzaine qui n'ont pas été abordées.

Le président: Passons-les brièvement en revue.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aurais souhaité être informé plus tôt que la ministre devait partir à 12h15. Je me souviens qu'au comité directeur, nous étions convenus de poursuivre les questions jusqu'à 13 heures.

Le président: Je m'en remets au comité, mais j'ai dit à 9h30, au début de la réunion. . .

M. Keyes: En effet, et j'ai été tout aussi surpris à ce moment-là.

Le président: Plus nous prenons de temps. . . Vos questions sont très précises. Nous y viendrons après avoir terminé l'étude du projet de loi C-2. Pouvez-vous répondre à la question de M. Comuzzi au sujet des renseignements protégés?

Mme Martin: Je pourrais peut-être demander à mes collaborateurs de répondre aux questions qui vous préoccupent, monsieur Comuzzi.

Le président: Puis-je poser une question dans ces conditions? Au sujet de l'article 28, certains témoins ont déclaré que même si les enregistrements de bord sont confidentiels, d'autres questions touchant le trafic maritime et la boîte noire, par exemple, ne le sont pas. Pourquoi ce principe ne s'applique-t-il pas de façon universelle? Voilà ma question.

M. Comuzzi: Le fond du problème, monsieur le président, c'est qu'au cours d'une enquête, si l'on veut réellement essayer d'établir les faits et de découvrir la vérité, les renseignements protégés ont deux objectifs, d'après moi: d'une part, permettre aux enquêteurs de déterminer les faits, de trouver véritablement la cause de l'accident sans être gênés dans leur enquête, et deuxièmement, protéger la personne qui fait la déclaration contre toute responsabilité civile ou criminelle ou sur le plan employé-employeur. Compte tenu de ces deux éléments, je suppose que le. . . Est-ce une bonne façon de présenter la question, monsieur le président? Je sais que vous ne m'écoutez pas.

[Texte]

The Chairman: Oh, no, no, no.

Mr. Miller: Mr. Chairman, if I may start with a general comment on the privilege sections, their origin is in the Dubin report on aviation safety from some years ago. They were put from those recommendations into the CASB legislation. Basically all this bill does is to make them multi-modal in the case of the onboard recordings and in the case of the witness statements. Beyond that I will let Barb address any particular questions.

The Chairman: Do you see any problem in clause 29 to have the rail dispatch and vessel traffic management tapes being treated the same as onboard recordings in clause 28?

Ms Barb Butler (Senior Director, Strategic Policy Development, Transport Canada): There should be no problem with expanding the privilege provisions to the air traffic control tapes, to the vessel traffic management or rail dispatch tapes, beyond certain amendments that may have to be made to the consequential in order to make it consistent with the aviation side of the shop. That might be difficult.

Mr. Angus: Subclause 30.(7) talks about civil proceedings. We have had a lot of evidence that it should be deleted. Do you have any problem with removing it? Subclause 30.(7) reads:

A statement shall not be used against a person who made it in any legal or other proceedings, except in

(a) civil proceedings;

People are suggesting it is unfair.

Ms Butler: From what I understand, the history of it is that if, for example, a widow for insurance purposes could only go to court or whatever in order to get compensation through a civil proceeding, this would be where those statements may be necessary. This is why it was left in in that manner.

Mr. Angus: The counter-arguments are that civil proceedings should be able to collect their own statements. They should not have access to privileged statements that were taken for the purposes of finding out what happened in order to fulfil the mandate of the board.

Ms Butler: To the best of my knowledge and not being a lawyer, this is my understanding of why it is there. We could certainly look again and get a better opinion on that.

• 1115

[Traduction]

Le président: Si, si.

M. Miller: Monsieur le président, si vous le permettez, je voudrais faire tout d'abord une observation générale. Les dispositions relatives aux renseignements protégés découlent du rapport Dubin sur la sécurité des transports aériens il y a quelques années. Ces recommandations ont été incorporées dans la Loi sur le BCSA. Ce projet de loi vise simplement à appliquer ces recommandations à tous les modes de transport pour ce qui est des enregistrements de bord et des déclarations de témoins. Cela dit, je cède la parole à Barb pour répondre aux questions précises.

Le président: À l'article 29, avez-vous objection à ce que les enregistrements relatifs à la répartition des trains et au trafic maritime soient considérés au même titre que les enregistrements de bord visés par l'article 28?

Mme Barb Butler (directrice supérieure, Politique et Planification stratégiques, Transports Canada): Il ne devrait y avoir aucun problème pour étendre les dispositions relatives aux renseignements confidentiels aux enregistrements du contrôle de la circulation aérienne, aux enregistrements relatifs à la répartition des trains ou à la gestion du trafic maritime, en dehors de certains amendements corrélatifs qui devront être apportés pour rendre cette disposition compatible avec celle qui concerne le transport aérien. Cela risque d'être difficile.

M. Angus: Au paragraphe 30.(7), il est question des poursuites au civil. Un grand nombre de témoins ont déclaré que cette disposition devait être supprimée. Y voyez-vous des objections? Voici le texte de ce paragraphe:

Il ne peut être fait usage des déclarations contre leur auteur dans une procédure judiciaire ou autre, sauf

a) au civil

Les gens estiment que cette disposition est injuste.

Mme Butler: D'après mes renseignements, cette disposition existe pour le cas où, par exemple, ce genre de déclaration est nécessaire si une veuve, aux fins de l'assurance, peut uniquement entamer une procédure judiciaire au civil pour obtenir une indemnité. C'est pourquoi le texte est ainsi rédigé.

M. Angus: D'un autre côté, on peut prétendre que ceux qui intentent les poursuites au civil doivent être à même de recueillir leurs propres déclarations. Ils ne doivent pas avoir accès à des déclarations protégées qui ont été recueillies par le Bureau dans le cadre de son mandat en vue de déterminer les faits.

Mme Butler: Pour autant que je sache, et je ne suis pas avocate, c'est pour cette raison que cette disposition existe. Nous pourrions sans aucun doute l'examiner à nouveau et obtenir une meilleure opinion à ce sujet.

Mr. Malone (Crowfoot): Mr. Chairman, I signalled to you that I wanted to intervene when the minister was responding to Mr. Tobin, when she said she would revisit the clause with respect to draft reports and perhaps

M. Malone (Crowfoot): Monsieur le président, je vous ai signalé mon intention d'intervenir pendant que la ministre répondait à M. Tobin, quand elle a dit qu'elle réviserait la disposition relative au projet de rapports en

[Text]

remove the minister from receiving draft reports. I became alarmed that removal would take place. I would ask that we give some consideration to all interested parties. I would think it is appropriate for the minister to have a draft report. As long as that understanding is clear, then I have no other comment on that point.

I might just seek the reassurance of the minister that this bill will encompass both charter flights from within the country and charter flights from outside of the country that stopovers for landing or refuelling, or make any other pauses in this country, and that the board would have full authority with respect to both national and international carriers that would use Canada as a landing place.

Mrs. Martin: Should the incident occur within Canada, yes.

Mr. Malone: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. At another time, just say, "supplementary", because I did not realize you were trying to supplement Mr. Tobin. Okay, we have Mr. Benjamin and Mr. Keyes.

Mr. Benjamin: We had agreement from a few witnesses that pleasure craft in waters under federal jurisdiction—national parks, the seaway, Great Lakes or our east and west coasts—be under the jurisdiction of this board to investigate accidents, because there are a lot of idiots out there with 60-foot yachts who cause more trouble than all the rest of the marine industry put together. I would like to know the feelings of the minister and the government on that issue.

Also, in the event of an occurrence involving a military aircraft or vehicle outside of a military base or outside of a military property, a mishap with a civilian aircraft or a civilian truck or automobiles or whatever, who has the jurisdiction to investigate, this board or the Department of National Defence?

Mrs. Martin: With strictly a military aircraft, it would be DND.

Mr. Benjamin: What if it is a military aircraft and a civilian aircraft?

Mrs. Martin: On mixed accidents, in clause 18 it permits the board to investigate as long as there is a non-military vehicle involved. For instance, if an aviation accident involved a military aircraft and a non-military aircraft or conveyance this particular board would have the ability to investigate.

Mr. Benjamin: You are likely to have two investigations going on at the same time then.

Mrs. Martin: Actually, the bill requires the board and the Minister of National Defence to take all reasonable measures to ensure that the investigations are co-ordinated, so it would be a co-ordinated investigation.

[Translation]

vue de supprimer la mention relative au ministre des Transports. Cette proposition me préoccupe vivement. Je propose que nous tenions compte de toutes les parties intéressées. A mon avis, il est normal que le ministre reçoive un projet du rapport. Si tout cela est bien clair, je n'ai rien à ajouter à ce sujet.

Je demande à la ministre de nous confirmer si ce projet de loi s'appliquera à la fois au vol nolisé au départ du Canada et à ceux qui partent de l'étranger mais font escale dans notre pays pour faire le plein ou autre raison, et si le Bureau aura pleins pouvoirs à l'égard des transporteurs nationaux et internationaux qui feront escale dans notre pays.

Mme Martin: Si l'accident a lieu au Canada, oui.

M. Malone: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Malone. La prochaine fois, dites simplement «question supplémentaire», car je n'avais pas compris que votre question faisait suite à celle de M. Tobin. Je donne maintenant la parole à M. Benjamin et à M. Keyes.

M. Benjamin: Quelques témoins ont souscrit à l'idée de permettre au Bureau de faire enquête sur les accidents mettant en cause des embarcations de plaisance naviguant dans des eaux qui tombent sur la compétence fédérale—dans les parcs nationaux, la Voie maritime, les Grands lacs ou le long de nos côtes est et ouest—parce qu'il existe un grand nombre d'irresponsables qui pilotent des yachts de 60 pieds et causent plus de problèmes que tous les autres membres de l'industrie maritime réunis. Qu'en pensent la ministre et le gouvernement?

En outre, en cas d'accident mettant en cause un avion ou un véhicule militaire en dehors d'une base ou d'un terrain militaire, un accident avec un avion, un camion ou autre véhicule civil, qui a compétence pour faire enquête, le Bureau ou le ministère de la Défense nationale?

Mme Martin: S'il s'agit strictement d'un avion militaire, c'est le ministère de la Défense.

M. Benjamin: Mais si l'accident a lieu entre un avion militaire et un avion civil?

Mme Martin: En vertu de l'article 18, ce genre d'accident peut faire l'objet d'une enquête par le Bureau à condition qu'un véhicule non militaire soit en cause. Par exemple, si un accident aéronautique met en cause un avion militaire et un avion ou autre moyen de transport civil, le Bureau sera habilité à enquêter.

M. Benjamin: Il risque d'y avoir deux enquêtes en même temps, dans ces conditions.

Mme Martin: En fait, le projet de loi prévoit que le Bureau et le ministre de la Défense nationale seront tenus de veiller dans la mesure du possible à la coordination des enquêtes.

[Texte]

Mr. Benjamin: Clause 24 gives the minister and interested parties... and by the way, on Mr. Malone's point, the point that Mr. Angus and Mr. Tobin were making, not to eliminate the minister getting a draft of the final report—

Mrs. Martin: But not to give them preference.

Mr. Benjamin: —but to ensure that the interested parties got it.

An hon. member: As well.

Mrs. Martin: Yes, as well.

Mr. Benjamin: We did not want to delete that. It gives the minister and interested parties who get a draft of the final report 90 days to respond if they wish to. Is that not somewhat lengthy? Would not 30 days be plenty enough for them to read it over? I am thinking about shortening the process so final reports are submitted as expeditiously and in as complete a form as possible. A period of 90 days seems an inordinate length of time, because the observers from the minister's department and all the interested parties will have been following the whole thing right through. I think a period of 90 days is much more than is necessary.

• 1120

Mrs. Martin: Mr. Benjamin, it does not state 90 days in the bill. It says they shall have a reasonable opportunity to make representation to the board on the draft report and before the final report. I think it is the final report on which the minister has 90 days to respond publicly, but the draft report has no limit set on it.

Mr. Benjamin: It is only on the final report.

Mrs. Martin: Yes. And that is not in the bill. That is within the House.

Mr. Benjamin: You leave it entirely up to the board, then, as to what is a reasonable time for them to respond to the draft.

Mrs. Martin: And it would depend on the size of the accident, the size of the draft report, and what might be required.

Mr. Benjamin: How do you feel about this business of pleasure craft?

Mrs. Martin: In the definition of "ship" in the bill—and let us see if this covers your need:

every description of vessel, boat or craft designed, used or capable of being used solely or partly for marine navigation without regard to method or lack of propulsion

So that gives you your sail versus motor.

Mr. Benjamin: A motor-driven craft as well.

Mrs. Martin: Then "marine occurrence" is defined as saying:

[Traduction]

M. Benjamin: L'article 24 confère au ministre et aux parties intéressées... et soit dit en passant, pour répondre à la question que M. Malone, M. Angus et M. Tobin ont soulevée, il ne faut pas empêcher le ministre de recevoir une ébauche du rapport final...

Mme Martin: Mais sans leur accorder une préférence.

M. Benjamin: ... mais plutôt s'assurer que les parties intéressées en recevront un exemplaire.

Une voix: Également.

Mme Martin: Oui, également.

M. Benjamin: Nous ne voulions pas supprimer cette mention. En vertu de cette disposition, le ministre et les parties intéressées qui reçoivent une ébauche du rapport final ont 90 jours pour y répondre s'ils le désirent. N'est-ce pas un peu long? Est-ce que 30 jours ne leur suffiraient pas largement pour le lire entièrement. Je voudrais que l'on abrège pour que les rapports définitifs les plus complets possibles puissent être présentés rapidement. Une période de 90 jours me semble beaucoup trop longue parce que les observateurs du ministère et tous les intéressés devront suivre tout le déroulement de l'enquête. Selon moi, une période de 90 jours est beaucoup trop longue.

Mme Martin: Monsieur Benjamin, le projet de loi ne précise pas 90 jours. Elle stipule que les intéressés doivent avoir la possibilité de présenter leurs observations au Bureau au sujet du projet de rapport avant la rédaction du texte définitif. Si je ne m'abuse, le ministre a 90 jours pour répondre publique au rapport définitif, mais aucun délai n'est fixé pour le projet de rapport.

M. Benjamin: Le délai ne vise que le rapport définitif.

Mme Martin: Oui, et ce n'est pas mentionné dans le projet de loi. Cela dépend de la Chambre.

M. Benjamin: Le Bureau est donc tout à fait libre de décider ce qui constitue une période raisonnable pour répondre au projet de rapport.

Mme Martin: Cela dépendrait aussi de l'importance de l'accident, de la longueur du projet de rapport et de certains autres facteurs.

M. Benjamin: Que pensez-vous de la question des bateaux de plaisance?

Mme Martin: Voyons si la définition du mot «navire» contenu dans le projet de loi satisferait à vos critères:

tout engin flottant apte ou servant, exclusivement ou non, à la navigation maritime et pourvu ou non de moyens propres de propulsion...

Cela s'appliquerait donc aussi au voilier.

M. Benjamin: Et aux bateaux à moteurs.

Mme Martin: La définition d'un «accident maritime» est la suivante:

[Text]

(a) any accident or incident associated with the operation of a ship, and

(b) any situation or condition that the Board has reasonable grounds to believe could, if left unattended, induce an accident or incident described

... in the paragraph above. So for any major incidents it would give them the opportunity. I do not think you would want to tie the board down to every single—

Mr. Benjamin: Oh, no.

Mrs. Martin: —pleasure craft accident. But it leaves an opening there that for a major problem they do have the ability to—

Mr. Benjamin: Or a series of minor problems that—

Mrs. Martin: More serious, yes.

Mr. Benjamin: —put together require an investigation.

Mrs. Martin: Yes, there may be a particular waterway that is prone to a large number of accidents. If that were the case, then they could take it under investigation.

Mr. Benjamin: Will you be asking the Treasury Board for additional dollars to allow the board to establish a recreational boating accident unit under the board?

Mrs. Martin: I do not think that is necessary at this time, because what they do investigate and they do not investigate is at their discretion. Do not forget that the bill allows for a review of all the provisions of the bill in 1994, and I think after some opportunity to operate for five years might be a better time to see whether that is required.

Mr. Benjamin: If you allow them some funds for that sort of thing in the meantime, they could ask for it.

Mr. Keyes: A quick point of clarification. In answering my honourable friend Mr. Pronovost, who expressed concern that subclause 19.(6) amounted to a quarantine, the Minister of State responded that she would consider the amendment. But when I got specific about the concern of the property owner say on a rail line, she had quite a different answer. I wonder if she could clarify.

Mrs. Martin: I must have misunderstood your question, Mr. Keyes.

Mr. Keyes: You probably are aware of this amendment.

Mrs. Martin: I thought your question was that you wanted it in the bill that the—

Mr. Keyes: No, not I. The amendment put forward, as I mentioned in the first question, was that in the case of a rail occurrence... subject to consultation with the

[Translation]

Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un navire.

Y est assimilée toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesure corrective, provoquer un tel accident ou incident.

Le Bureau pourrait faire enquête sur tout accident important. Vous ne voudriez certainement pas que le Bureau soit obligé d'enquêter sur chaque... .

M. Benjamin: Pas du tout.

Mme Martin: ... accident de bateau de plaisance. Par ailleurs, en cas de problème majeur, le Bureau pourrait... .

M. Benjamin: Ou d'une série de problèmes mineurs qui... .

Mme Martin: Plus sérieux, en effet.

M. Benjamin: ... pris en combinaison, nécessiteraient la tenue d'une enquête.

Mme Martin: Oui, il pourrait y avoir un grand nombre d'accidents sur un certain cours d'eau, par exemple. Dans ce cas là, le Bureau pourrait faire enquête.

M. Benjamin: Demanderez-vous plus d'argent au Conseil du Trésor pour permettre au Bureau de mettre sur pied une unité d'enquête sur les accidents aux bateaux de plaisance?

Mme Martin: Je ne pense pas que ce soit nécessaire pour l'instant parce que c'est au Bureau de juger sur quoi il convient de faire enquête. Il ne faut pas oublier que le projet de loi prévoit un examen de toutes les dispositions de la mesure en 1994 et je pense qu'il serait préférable d'attendre cinq ans pour voir si le Bureau a vraiment besoin d'une telle unité.

M. Benjamin: Si l'on mettait de côté les fonds nécessaires entre temps, le Bureau pourrait demander que l'unité soit établie.

M. Keyes: Je veux simplement une précision. Quand elle a répondu à mon honorable ami M. Pronovost, qui craignait que le paragraphe 19.(6) n'équivalait à une mise en quarantaine, la ministre d'État a dit qu'elle songerait à la possibilité d'accepter l'amendement. Sa réponse a cependant été tout à fait différente quand j'ai posé une question précise au sujet des propriétaires d'un bien quelconque dans le cas d'un accident ferroviaire. Je me demande si elle peut préciser sa pensée.

Mme Martin: J'ai dû mal comprendre votre question, monsieur Keyes.

M. Keyes: Vous êtes sans doute au courant de cet amendement.

Mme Martin: Je pensais que vous vouliez que le projet de loi stipule que... .

M. Keyes: Non. Comme je l'ai dit en posant ma première question, l'amendement qui a été proposé aurait permis la consultation avec l'enquêteur sur les lieux de

[Texte]

investigator at the site of the rail occurrence. That was the direction.

Mrs. Martin: Then I misunderstood. I did not realize you were asking the same question as Mr. Pronovost was. The purpose is to look at an amendment that would allow transportation to continue and not be held up for an undue length of time because of the investigation. That would—

Mr. Keyes: That would include, of course, consideration of consultation on the site with the property owner, if that is part of that—

Mrs. Martin: It would have to take place in order to make the necessary decisions. Sorry about the misunderstanding on this.

Mr. Comuzzi: On a question of privilege, Mr. Chairman, I am wondering if the minister would consider that when we get to the whole matter on privilege we include in the legislation on statements that section 5 of the Canada Evidence Act be invoked. If we were to take that into consideration, any statements made in the course of an investigation would have the protection of that act in the event of civil proceedings, criminal proceedings. If it were applicable I think it would be pretty good.

• 1125

Mrs. Martin: I will take notice of that and ask the legal drafters to have a look at it before you get to clause-by-clause.

Mr. Comuzzi: Thank you. That is the only point.

Mr. Angus: Madam Minister, in your opening comments you dealt with the question of pipelines and you indicated that the government was not prepared to move the oil and gas pipelines under the jurisdiction of this board. You said it is working, why fix it?

I think it is safe to say the feeling is that the other modes were also working, even air, in spite of some of the problems that we had. What we were doing was separating the regulator from the accident investigation crew. Would you not agree that to be totally consistent, pipelines covered by the National Energy Board Act should be separated from regulator and investigators and could easily be moved under the jurisdiction of this new board?

Mrs. Martin: I see the point you are making, Mr. Angus. The oil pipelines are really outside of the scope of this particular bill and we would have to go back for Cabinet authority to bring them into it.

Mr. Angus: I appreciate that, yes.

Mrs. Martin: There are not ongoing incidents occurring that affect public life, as far as it is concerned. What has been done so far has been done well.

[Traduction]

l'accident en cas d'accident ferroviaire. C'est de cela que je voulais parler.

Mme Martin: Dans ce cas, j'avais mal compris. Je ne m'étais pas rendu compte que vous posiez la même question que M. Pronovost. Nous songeons à accepter un amendement qui permettrait de ne pas interrompre les activités de transport pendant une période induite à cause de l'enquête. Cela . . .

M. Keyes: Bien entendu, cela comprendrait la possibilité de consultation sur les lieux de l'accident avec le propriétaire, si cela fait partie. . .

Mme Martin: Les consultations devraient avoir lieu pour qu'on puisse prendre des décisions en conséquence. Je m'excuse du malentendu.

M. Comuzzi: Je soulève la question de privilège, monsieur le président. Je voudrais savoir si la ministre songera à la possibilité d'inclure le recours à l'article 5 de la loi sur la preuve au Canada pour les déclarations. Si on apportait cet précision, toutes les déclarations faites dans le cadre d'une enquête tomberaient sous le coup de la Loi sur la preuve en cas de poursuites civile ou criminelle. Je pense que ce serait une bien bonne chose.

Mme Martin: Je note votre suggestion et je demanderai au rédacteur juridique d'y réfléchir avant que le Comité ne passe à l'étude article par article.

M. Comuzzi: Merci. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Angus: Madame la ministre, vous avez parlé des oléoducs et des gazoducs au début de vos observations et vous avez dit que le gouvernement ne songeait pas à les faire passer dans le domaine de compétence du nouveau Bureau puisque le système actuel fonctionnait bien.

Je pense pouvoir affirmer que le système fonctionnait assez bien aussi pour les autres moyens de transport, même le transport aérien, malgré certains problèmes. Ce que nous voulions faire, en créant le Bureau, était de séparer l'organisme de réglementation de l'équipe d'enquête sur les accidents. Ne convenez-vous qu'il faudrait aussi séparer l'organisme de réglementation des services d'enquête pour les oléoducs et gazoducs qui sont maintenant visés par la Loi sur l'office national de l'énergie et qui pourrait facilement relever du nouveau Bureau?

Mme Martin: Je comprends votre point de vue, M. Angus. Les oléoducs dépassent cependant la portée du projet de loi et, pour les inclure, il faudrait demander l'autorisation du Cabinet.

M. Angus: Je sais.

Mme Martin: D'ailleurs, il n'y a pas constamment des accidents d'oléoduc qui menacent la vie et la santé des Canadiens. Ce qui s'est fait jusqu'ici dans ce domaine a été bien fait.

[Text]

I think there will be another opportunity to look at it in 1994, when we review the bill. But I think the scope of the bill at this point in time is opening it up to all other modes. I think the five-year operation will give us an opportunity to see whether or not this is something that should be brought forward. But we just do not see the need for it at this point in time.

Mr. Angus: Secondly, it has been suggested that the industries involved should participate more in the process for adopting by-laws by the board. One suggestion is that the by-laws be gazetted, giving all and sundry the opportunity to review and comment under those processes. Could there be some kind of mechanism to open it up or does this present a problem?

Mrs. Martin: This is something that we did look at. In assessing it, the policies under paragraphs 8.(b) and (c) could be made available to the public, and it is anticipated that the board would consult in advance.

As far as the by-laws are concerned, they are minutes of the meeting and essentially internal matters that should not be made public, but they would be available under the Access to Information Act. We feel that the consultation should be done ahead of time before the policies are set, but that they should be left within the jurisdiction of the board.

Mr. Angus: Should we say in the bill that consultation must or shall occur so that we do not leave it to the board to decide on their own not to?

Mrs. Martin: Can you leave that one with me to have a look at, Iain?

Mr. Angus: Okay. With regard to term of office, one of the CASB board members suggested that five years was not a sufficient length of time in order to attract people who do not reside in the Ottawa-Hull area. They may come from Vancouver or the Yukon or wherever, and he felt that seven years would be a more appropriate length of time for an appointment. The bill gives flexibility to the minister in terms of the length of the appointments. Do you have any problem with changing it to seven years?

• 1130

Mrs. Martin: Reappointment is available under the bill, that they can be reappointed to it, and we have the bill under review in the five-year period and that may be something that could be addressed at the end of that five years to see whether or not the five-year term is sufficient. But it does allow for reappointment.

Mr. Angus: But if we change it to seven the minister may not choose to appoint anybody for seven years but it provides some additional flexibility.

[Translation]

Nous pourrions de nouveau nous pencher sur la question en 1994 au moment de l'examen de la mesure. Pour l'instant, le projet de loi s'applique à tous les autres moyens de transport. La période de cinq ans avant l'examen nous permettra de voir s'il serait utile d'inclure les oléoducs et les gazoducs, mais nous ne pensons pas que ce soit nécessaire pour l'instant.

M. Angus: Deuxièmement, on a signalé que les industries en cause devraient participer davantage au processus d'élaboration de règlements administratifs par le Bureau. On a proposé, par exemple, que ces règlements soient publiés dans la gazette pour que tous aient l'occasion de les examiner et de les commenter. Pourrait-on instituer un tel mécanisme ou est-ce que cela poserait un problème?

Mme Martin: C'est une chose à laquelle nous avons songé. Les politiques visées aux alinéas 8b et 8c pourraient être publiées et l'on pense que le Bureau consultera les intéressés dans ces cas.

Pour ce qui est des règlements administratifs, ils visent la tenue des réunions et sont essentiellement des règles internes qu'il ne convient pas de publier, mais que l'on pourrait obtenir en évoquant la Loi sur l'accès à l'information. Selon non, il devrait y avoir des consultations avant qu'on établisse les politiques, mais que le bureau devrait continuer d'établir ces règlements.

M. Angus: Pourrait-on préciser dans le projet de loi qu'il doit y avoir des consultations pour que cela ne soit pas laissé à la discrétion du Bureau?

Mme Martin: Puis-je y réfléchir, Iain?

M. Angus: Très bien. En ce qui concerne le mandat, l'un des membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne a signalé que, selon lui, un mandat de cinq ans n'était pas suffisamment long pour attirer des gens qui n'habitent la région d'Ottawa-Hull. Les membres du nouveau Bureau pourraient être de Vancouver, du Yukon ou d'ailleurs et, selon lui, un mandat de sept ans serait plus approprié. Le projet de loi autorise le ministre à déterminer la durée du mandat. Ne pourrait-on pas prolonger la durée à sept ans?

Mme Martin: Les membres du Bureau peuvent être nommés pour un deuxième mandat au terme du projet de loi et, comme nous ferons un examen de la mesure au bout de la même période de cinq ans, nous pourrions peut-être voir à ce moment-là si le mandat de cinq ans est suffisant ou non. De toute façon, les membres du Bureau peuvent être nommés pour un deuxième mandat.

M. Angus: Mais si nous changeons la durée du mandat à sept ans, le ministre aurait une plus grande marge de manœuvre, même s'il décide de ne nommer personne pour sept ans.

[Texte]

The Chairman: There was also some evidence that they should be staggered.

Mr. Angus: Yes. I was not going to get into that.

Madam Minister, when do you expect to be able to present to the clerk the government amendments?

The Chairman: There is always a lot of hocus-pocus in this one. I had already asked their staff. The minister had better answer the question, but I have been informed that we may see them and they may be available on Monday. Is that a reasonable...?

Mrs. Martin: That is our target date, and unless some of the things that came up this morning may need a little more investigation than we think they will, we should still be able to make them for Monday.

The Chairman: Just to continue that—because that was going to be my question, Mr. Angus, and it is a good question—

Mr. Angus: It is about time I finally stole one of your questions.

The Chairman: Yes. Good idea, and it was a good question. Tuesday, as we all know, we are hearing Jim Burnett of the National Transportation Safety Board in the morning and we are sort of in camera discussing the whole thing in the afternoon.

So it would be good, Madam Minister, if we could have in form what the government is prepared to do for our consultation in a general way on Tuesday, because on Wednesday we get into specific clause-by-clause.

Mrs. Martin: I suggest that we will have available for you on Monday all those that are complete, with the understanding that if we run into some difficulties on what has been raised this morning then it may be delayed for a day. But we will not delay them all in order to—

The Chairman: That really will help. I know that there is always a little footsy here, and on controversial bills in past experience, both in opposition and government, governments seem to be reluctant to get amendments before members and then they come in during the debate. If we can at all have them then it will help expedite our discussion of the bill, along with some of the questions about those judicial reports.

Mr. Angus: It helps make our job as opposition members and private government members easier because we do not have to duplicate the work.

Mrs. Martin: Exactly.

The Chairman: Agreed. Colleagues, we have gone over two hours with the minister on Bill C-2 and I think we have covered most of the points. If there is something else that comes up in discussion then we may be able to get an

[Traduction]

Le président: On a aussi signalé que le mandat de tous les membres du Bureau ne devait pas prendre fin en même temps.

M. Angus: Oui. Je n'avais pas l'intention d'en parler.

Madame la ministre, quand pensez-vous pouvoir présenter les amendements du gouvernement au greffier?

Le président: Il y a toujours beaucoup de confusion à ce sujet. J'ai déjà posé la question au représentant du ministère. La ministre devrait répondre à la question, mais on m'a déjà dit que le amendements pourraient être disponibles lundi. Est-ce raisonnable?

Mme Martin: C'est la date que nous visons et nous devrions pouvoir présenter les amendements lundi à moins que certaines des questions qui ont été soulevées ce matin n'exigent un examen plus approfondi que prévu.

Le président: Pour continuer dans la même veine, puisque j'allais poser la même question que vous, monsieur Angus, et que c'est une bonne question. . .

M. Angus: Il était temps que je vous coupe l'herbe sous les pieds.

Le président: Oui. C'est une bonne idée et c'était une bonne question. Comme nous le savons tous, nous accueillerons Jim Burnett du National Transportation Safety Board le matin et nous discuterons de tout cela à huis clos dans l'après-midi.

Ce serait donc une bonne chose, madame la ministre, que nous sachions mardi ce que le gouvernement compte faire de façon générale parce que nous entreprendrons l'étude article par article mercredi.

Mme Martin: Je pense que nous pourrions vous présenter lundi tous les amendements qui seront prêts, sauf si nous éprouvons des difficultés quelconques au sujet des questions qui ont été soulevées ce matin la présentation des amendements visés pourraient alors être retardée d'une journée, mais nous ne retarderons pas la présentation de tous les amendements pour. . .

Le président: Cela nous sera très utile. Je sais qu'il y a toujours des jeux de passe-passe dans de tels cas et je sais, pour avoir siégé du côté de l'opposition et du gouvernement, que les gouvernement semblent toujours hésiter à présenter leurs amendements à des projets de loi controversés aux membres du Comité et qu'il attendent souvent que le débat soit entamé. Si nous pouvions avoir ces amendements d'avance, cela nous permettrait d'accélérer notre étude du projet de loi et nos discussions sur les rapports en question.

M. Angus: Cela rendrait la tâche des députés de l'opposition et du gouvernement plus facile parce que nous ne serons pas obligés de faire deux fois le même travail.

Mme Martin: Exactement.

Le président: D'accord. Chers collègues, nous avons discuté du Projet de loi C-2 avec la ministre pendant plus de deux heures et je pense que nous avons à peu près tout vu. S'il y a d'autres précisions que nous voulons obtenir

[Text]

answer from staff, but I think we have concluded the main points with Bill C-2. If that is the case, as members know from a previous meeting and a steering committee meeting—

Mrs. Martin: Mr. Chairman, just before you do that, may I have just two minutes to leave the room? I will be right back.

The Chairman: I have not read them, but while we are waiting for the minister to come back the clerk is circulating questions on the National Transportation Safety Board, and they are really exhaustive, eight pages. They cover the waterfront and they are very good. I am hoping that on Tuesday we almost can divide up the work and each member can take pieces of them so all those points are covered. The staff have really prepared quite a massive list.

• 1134

• 1137

The Chairman: Order. I see the minister is back at the table. I understand the minister has an opening statement. Afterwards I will throw it open to questions. We know what we are on. It is an interruption with Bill C-2 after a discussion.

Mrs. Martin: I have a short opening statement. I also have a copy of the letter that Mr. Keyes sent to you, the one he had published in my local weekly newspaper. It does not cover the area he represents, but it does cover mine.

Mr. Keyes: I did not have it published; it was an open letter that was distributed. They may have chosen to publish it; I did not.

Mrs. Martin: It was sent to my local newspaper. It was published, so I have his questions here.

Initially, I would like to make it clear that the transportation of dangerous goods is legal and occurs every day in this country. The responsibility of the Department of Transport is to ensure that these commodities are moved safely under the provisions of the Transportation of Dangerous Goods Act. In order to accomplish this, agreements both formal and informal have been reached with other federal government departments and other levels of the government.

In 1986 a formal agreement was reached with the federal Department of the Environment, the terms of which specify that the responsibility for hazardous waste management, in all of its facets, would be assumed by that department. In addition, we have an agreement with the U.S. government on the disposal of hazardous wastes that states that every effort will be made to dispose of this waste at the nearest disposal facility. Informal agreements

[Translation]

plus tard, nous pourrions peut-être les obtenir des représentants du ministère, mais je pense que nous avons maintenant terminé l'étude des principaux aspects du projet de loi C-2. Si c'est le cas, comme les membres du Comité le savent vu ce qui s'est passé à une réunion précédente et à une réunion du comité directeur. . .

Mme Martin: Monsieur le président, avant de passer à autre chose, voulez-vous m'excuser deux minutes? Je reviens tout de suite.

Le président: En attendant que la ministre revienne, le greffier est en train de vous remettre des questions au sujet du National Transportation Safety Board. Je ne les ai pas lues, mais elles sont très complètes. Il y en a huit pages. Ces questions touchent à tout ce qui nous intéresse. J'espère que nous pourrions nous répartir le travail mardi et que chaque membre du Comité pourra se charger de divers aspects pour que nous puissions parler de tout. Nos adjoints ont établi une très grande liste.

Le président: A l'ordre. La ministre est de retour. Si j'ai bien compris, elle veut faire une déclaration, après quoi, les membres du Comité pourront lui poser des questions. Nous savons de quoi nous discutons. Nous reprendrons les discussions sur le projet de loi C-2 après une interruption.

Mme Martin: Je ferai une brève déclaration. J'ai aussi une copie de la lettre que M. Keyes vous a envoyé et qu'il a fait publié dans le journal hebdomadaire de ma localité. Ce journal n'est pas distribué dans la région qu'il représente, mais il est dans la mienne.

M. Keyes: Je ne l'ai pas fait publier; il s'agissait d'une lettre ouverte. Le journal a dû décider de la publier; ce n'est pas moi.

Mme Martin: La lettre a été envoyée au journal de ma localité et elle a été publiée. J'ai donc ses questions ici.

Je tiens à bien préciser dès le départ que le transport des marchandises dangereuses est autorisé et qu'il se fait tous les jours au Canada. Le rôle du ministère des Transports consiste à garantir que le transport se fait en toute sécurité selon les dispositions de la loi sur le transport des marchandises dangereuses. A cette fin, des ententes officielles et officieuses ont été conclues avec autres ministères fédéraux et d'autres échelons gouvernementaux.

En 1986, une entente officielle a été conclue avec le ministère fédéral de l'Environnement selon laquelle tous les aspects de la gestion des déchets dangereux devaient relever du ministère de l'Environnement. Il existe aussi une entente avec le gouvernement des États-Unis sur l'enlèvement des déchets dangereux selon laquelle il faut s'efforcer de s'en débarrasser à l'endroit approprié le plus proche. Il y a aussi des ententes officieuses entre nos

[Texte]

also exist between my department and the provinces, which state that Transport Canada will be responsible for inspecting all off-road facilities and that the provinces will be responsible for all on-road inspections, including the Canada-U.S. border. Responsibility for rail, marine and air inspections remain within the jurisdiction of the federal Department of Transport.

Environment Canada has begun a program of testing for contaminated fuel, and my department is co-operating fully in this matter.

Our transportation of dangerous goods inspectors are being trained in the handling and taking of samples for the purpose of analysis; inspections in both the rail and the marine mode will proceed. In addition, in January of this year, Transport Canada gazetted a proposed amendment to the Transportation of Dangerous Goods Act regulations that will expand the definition of "waste" to include products destined for recycling or treatment. A waste manifest system will be instituted for both the shipper and the receiver, thus ensuring that the waste is not disposed of along the transportation route. The final regulations will be published shortly on this. Should the members wish it, I would be pleased to have my officials come forward and provide any detail that may be necessary on this act.

• 1140

Mr. Keyes: On May 10 the Minister of State for Transport told the House of Commons that at a conference in Switzerland there were conversations in which Montreal environmentalist Daniel Green stated his concerns about toxic wastes crossing the border to Canada. What was the exact nature of those discussions with Mr. Green?

Mrs. Martin: Exactly what I said in the House, Mr. Chairman. We were at a conference discussing the transborder shipment of toxic wastes around the world, and we were attempting to get a convention signed by 105 countries to control the shipment of these wastes. During the conversations that went on in the discussions on this convention, Mr. Green stated that he was concerned that toxic wastes were coming across the border not according to the procedures in place.

If I can just back up for a minute, in your letter you stated that the minister confirmed she had learned from Daniel Green about the possibility of contaminated petroleum products being transported across the Canadian border. That is not a true statement, Mr. Keyes. I did not confirm petroleum products. I mentioned in the House that Mr. Green's comments were of a general nature. They were not specific, and he has since made statements that he did not know about gasoline and diesel fuel. His concern was waste oil, and his concerns, as they were expressed to me, were of a general nature. As I have explained, I said to the officials from the environment department, who are responsible for what happens, to

[Traduction]

ministères et les provinces qui stipulent que Transports Canada se charge d'inspecter tous les sites ailleurs que le long des routes et que les provinces se chargent de toutes les inspections le long des routes, y compris le long de la frontière canado-américaine. Les inspections faites pour le transport ferroviaire, maritime et aérien continuent de relever du ministère fédéral des Transports.

Environnement Canada a mis sur pied un programme de dépistage des combustibles contaminés avec l'entière collaboration de mon ministère.

Nos inspecteurs pour les transports des marchandises dangereuses reçoivent maintenant une formation pour la manutention et l'échantillonnage aux fins d'analyse et l'on fera des inspections pour le transport ferroviaire et maritime. En outre, en janvier dernier, Transports Canada a fait publier dans la Gazette un projet de changement au règlement établi en vertu de la loi sur les transports des marchandises dangereuses qui étendra la définition du mot «déchets» aux produits destinés au recyclage ou à la transformation. Un système de manifeste pour les déchets sera établi pour les expéditeurs et les destinataires afin de garantir que les déchets ne seront pas jetés pendant le trajet. Le règlement définitif sera publié sous peu. Si les membres du Comité le désirent je demanderai volontiers à mes adjoints de leur fournir tous les détails nécessaires à ce sujet.

M. Keyes: Le 10 mai, la ministre d'État chargée des transports a déclaré à la Chambre des communes qu'un environnementaliste de Montréal Daniel Green s'était dit préoccupé par l'arrivée au Canada de déchets toxiques, au cours de conversations à une conférence en Suisse. Quelle était la nature exacte des ces entretiens avec M. Green?

Mme Martin: Ces entretiens se sont passés exactement comme je l'ai dit à la Chambre, monsieur le président. Nous assistions à une conférence où nous discutons du transport transfrontalier de déchets toxiques dans le monde et nous essayions de convaincre 105 pays de signer une convention pour contrôler le transport de ces déchets. Pendant les discussions, M. Green a déclaré qu'il s'inquiétait parce que des déchets toxiques traversaient la frontière pour entrer au Canada contrairement à la procédure établie.

Si je peux revenir en arrière un instant, où vous dites dans votre lettre que la ministre a confirmé avoir appris de Daniel Green que des produits de pétrole contaminés étaient peut-être transportés des États-Unis au Canada. Ce n'est pas exact, monsieur Keyes. Je n'ai pas parlé des produits de pétrole. J'ai signalé à la Chambre que M. Green avait fait des observations d'ordre général. Il n'avait pas été précis et il a déclaré depuis qu'il n'était pas au courant du transport de l'essence et du combustible diesel. Il voulait parler de vieilles huiles et il m'a exprimé ses préoccupations en termes généraux. Comme je l'ai déjà dit, j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de l'Environnement qui s'occupe des questions de ce genre

[Text]

please follow up on his concerns to see if there was any substance to them.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, if I may enter evidence, Mr. Daniel Green has said in his most recent statements that he informed Canadian officials of his concerns, specifically dealing with the use of fuel oil, not waste oil, as indicated. His concerns were about oil being used in industrial boilers and greenhouses and being imported from the States for use in the province of Quebec. When he spoke to the Minister of State for Transport and her assistant, being less technical people, he really wondered if they understood the whole environmental implications of burning these tainted fuels.

I suppose the crux of my argument is that, to begin with, this is the responsibility of the Minister of State for Transport, under whose jurisdiction Mr. Green's concerns would fall, evidence of which is stated in the Minister of State for Transport's own news release of March 22, following that conference in Switzerland, that the federal department administers the Transportation of Dangerous Goods Act, which is responsible for ensuring compliance of shippers of dangerous goods, which includes hazardous wastes. In light of that, what did the Minister of State do to ensure the safety of the Canadian public immediately upon learning of Mr. Green's concerns?

Mrs. Martin: Mr. Green's concerns, as I stated in the House, were broad in nature to me. He was concerned about toxic wastes coming across the border. They were not specific.

Under the Transportation of Dangerous Goods Act, the Department of Environment is responsible for the implementation of the act. Department of Environment officials were there. I made sure his concerns were passed back to Ottawa while we were there. They were concerns. They were not specifics. He was not identifying areas, people, locations or anything else. He said he had a concern because we were discussing the transportation of dangerous goods.

Mr. Keyes: Obviously then, Mr. Chairman, we are at a bit of an impasse here. I am saying what Mr. Green says, and the minister is saying what she says.

The Chairman: That is right. That sometimes happens.

Mr. Keyes: In light of the impasse of who said what—evidence I give, evidence the minister gives—I look at the news release issued by her. The federal Department of Transport administers the act and regulations and is responsible for ensuring compliance in the general activities of shippers of dangerous goods. If someone came to her at a meeting and expressed concern that there was a transborder shipment of toxic wastes, regardless of whether it was fuel oil, gasoline or whatever, it would raise a question in one's mind about how the hell it is

[Translation]

de bien vouloir vérifier si les craintes de M. Green étaient fondées.

M. Keyes: Monsieur les président, si je puis dire un mot. Dans ses dernières déclarations, M. Daniel Green a affirmé qu'il avait effectivement fait part de ses préoccupations aux fonctionnaires canadiens, plus particulièrement en ce qui concerne l'utilisation de mazout et non de vieilles huiles. Il craignait que ce mazout ne soit importé des États-Unis pour être utilisé dans des chaudières industrielles et des serres au Québec. Comme la ministre d'État chargée des transports et son adjoint ne sont pas des scientifiques, et se demandaient s'ils avaient compris les conséquences environnementales de l'utilisation de combustibles contaminés.

J'imagine que tout mon argument revient à dire, d'abord, que les préoccupations exprimées par M. Green devraient relever de la ministre d'État chargée des transports, comme le laisse entendre le communiqué de presse publié par la ministre d'État chargée des transports le 22 mars après cette conférence en Suisse, où l'on dit que le ministère fédéral des Transports administre la loi sur le transport des marchandises dangereuses et que c'est lui qui doit veiller à ce que les expéditeurs de produits dangereux, ce qui comprend les déchets toxiques, respectent la loi. Vu tout cela, qu'est-ce que la ministre d'État a fait pour garantir la sécurité du public canadien dès qu'elle a été mise au courant des préoccupations de M. Green?

Mme Martin: Comme je l'ai déclaré à la Chambre, M. Green m'avait exprimé ses préoccupations de façon générale. Il s'inquiétait de la possibilité que des déchets toxiques traversent la frontière. Il n'avait pas été précis.

Aux termes de la loi sur le transport des marchandises dangereuses, le ministère de l'Environnement est chargé de l'administration de la loi. Les fonctionnaires du ministère de l'Environnement étaient là. Je me suis assurée que les préoccupations de M. Green étaient transmises aux personnes appropriées à Ottawa pendant que nous étions encore en Suisse. Il s'agissait de préoccupations générales. M. Green n'avait identifié ni des endroits ni des personnes ni quoi que ce soit. Il avait dit que cela le préoccupait parce que nous discutons du transport des marchandises dangereuses.

M. Keyes: De toute évidence, monsieur le président, nous sommes dans une impasse. Je répète ce que dit M. Green et la ministre dit autre chose.

Le président: C'est exact. Cela se produit parfois.

M. Keyes: Étant donné qu'il y a une contradiction entre ce que je dis et ce qu'affirme la ministre, je dois me fier à son communiqué de presse. Le ministère fédéral des Transports administre la loi et les règlements et se charge de garantir que les expéditeurs de marchandises dangereuses respectent la loi. Si quelqu'un vient dire à la ministre au cours d'une réunion que l'on transporte des déchets toxiques d'un pays à l'autre, et qu'il s'agisse de mazout, d'essence ou d'un autre produit, il faut se demander comment ces marchandises sont transportées.

[Texte]

getting across. It was stated in the House that we are not in the age yet where it is being zapped, so it has to be getting across either by road, by rail, or by air.

• 1145

Now, in light of the fact that this is her responsibility, her jurisdiction, what did she do? What steps did she take upon learning that toxic wastes were crossing the border? Whether or not they were in fuel or whatever, what did she do immediately?

Mrs. Martin: I cannot change the answer because you changed the wording of the question, Mr. Keyes. The fact was that the allegations I heard from Mr. Green were broad in nature. The Transportation of Dangerous Goods Act says that dangerous goods that cross the border labelled as dangerous goods must travel in certain ways. That is the Transportation of Dangerous Goods Act. What Mr. Green had said is that we were here to talk about transportation of dangerous goods around the world, basically. He had broad concerns, not fact, that toxic wastes were coming across into Canada that should not be. But that was it. He did not give me details.

Mr. Keyes: The question is what did you do immediately?

Mrs. Martin: The Department of the Environment, which is responsible for investigating this, was there. I made sure his general concerns were relayed back to the Department of the Environment officials in Ottawa.

Mr. Keyes: But as the Minister of State for Transport, did you discuss at any time the possibility of transborder shipments of these wastes with other ministers of the Crown, or did you just leave it for the aides of the Environment Minister at the meeting to pick up and carry the ball?

Mrs. Martin: They were not aides; they were department officials who are responsible for this activity.

Mr. Keyes: Departments officials. I stand corrected.

Mrs. Martin: I asked them to look into it, to verify whether or not the allegations were true, to look into it and find out what was going on.

Mr. Keyes: Did you contact a minister of the Crown?

Mrs. Martin: No, I did not. The Environment officials who were responsible for implementing this were there, and I asked them to follow up on it. They were not facts, Mr. Keyes; they were general concerns that toxic wastes were coming into the country that should not be. Nothing factual was given to me.

Mr. Keyes: You see, this is where the difficulty lies, Mr. Chairman. We had a Minister of State at a meeting where

[Traduction]

On a déclaré à la Chambre que nous ne pouvons pas encore transférer instantanément des marchandises d'un lieu à un autre et qu'il faut donc les transporter par camion, par train ou par avion.

Vu que le transport relève de la ministre, qu'est-ce qu'elle a fait dans ce cas-ci? Quelles mesures a-t-elle prises quand elle a appris que des déchets toxiques traversaient la frontière? Quelles mesures immédiates a-t-elle prises, qu'il se soit agi de mazout ou d'un autre produit?

Mme Martin: Je ne peux pas changer la réponse parce que vous avez changé la façon de poser votre question, monsieur Keyes. Le fait est que les allégations que j'ai entendues de M. Green étaient très générales. Selon la loi sur le transport des marchandises dangereuses, les produits dangereux qui traversent la frontière et qui portent une étiquette annonçant que ce sont des produits dangereux doivent être transportés de certaines façons. C'est ce que dit la loi sur le transport des marchandises dangereuses. M. Green a dit que, puisque nous étions là essentiellement pour parler du transport des marchandises dangereuses dans le monde, il craignait de façon générale que des déchets toxiques n'entrent au Canada. C'est tout. Il ne m'a pas fourni de détails.

M. Keyes: Ce que je veux savoir, c'est ce que vous avez fait immédiatement.

Mme Martin: Le ministère de l'Environnement, qui est chargé des enquêtes de ce genre, était représenté à la conférence. Je me suis assurée que les préoccupations générales de M. Green seraient transmises aux personnes appropriées au ministère de l'Environnement, à Ottawa.

M. Keyes: A titre de ministre d'État chargé des transports, avez-vous discuté de la possibilité que ces produits traversent la frontière avec d'autres ministre de la Couronne ou avez-vous simplement laissé le soin aux adjoints du ministre de l'Environnement qui était à la conférence de voir à tout cela?

Mme Martin: Ce n'était pas les adjoints du ministre; c'était des fonctionnaires du ministère qui s'occupe de ces question.

M. Keyes: Des fonctionnaires du ministère. Très bien.

Mme Martin: J'ai demandé à ces fonctionnaires de s'occuper de la question, de vérifier si les allégations étaient fondées et de se renseigner sur la situation.

M. Keyes: Avez-vous communiqué avec un ministre de la Couronne?

Mme Martin: Non. Les fonctionnaires de l'environnement chargés d'appliquer la loi étaient là et je leur ai demandé de s'en occuper. Il ne s'agissait pas de faits, monsieur Keyes, mais plutôt d'inquiétudes générales quant à la possibilité que des déchets toxiques n'entrent au pays. On ne m'a fourni aucun fait là-dessus.

M. Keyes: C'est de là que vient le problème, monsieur le président. La ministre d'État assistait à une réunion au

[Text]

there were expressed concerns, and while the minister does not claim there were specifics mentioned, and while the other person does, that aside, if you are a minister at a meeting and you hear such a thing, would it not be incumbent upon you to have a word with your fellow ministers and say listen, I just picked this up at a meeting I was at in Switzerland, and we have toxic stuff crossing the border; it is hazardous; what is it in? Do you feel any obligation to have gone beyond letting department officials handle it?

Mrs. Martin: I referred it to the department that was responsible, Mr. Keyes, and asked them to check out whether or not the allegations had any fact behind them, because they were only allegations.

The Chairman: Mr. Keyes, you may not agree with the answer, but—

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I will move on.

The Chairman: Put your questions, and she will give answers. You may not agree with them, but your argument comes later.

Mr. Keyes: Was the minister ever briefed on similar evidence brought forward back in January 1987 in a meeting in Toronto between the then—

Mrs. Martin: No.

Mr. Keyes: All right. Did the Minister of State for Transport, Mr. Chairman, or any other minister of the Crown, to her knowledge, receive any information from officials of the U.S. government of the possibility of toxic-contaminated petroleum products crossing the border into Canada?

Mrs. Martin: No.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, the Minister of State for Transport has mentioned that steps were taken, the 34 inspectors. Is she aware that as we speak, up-to-date information has it that inspectors who were added to try to examine the products crossing the border have today been cut back? Has she been made aware of that?

• 1150

Mrs. Martin: No, I have not.

Mr. Keyes: Why have you not been made aware of it? You are the Minister of State for Transport.

Mrs. Martin: No, I am the Minister of State for Transport—

Mr. Keyes: That is what I said.

Mrs. Martin: There is a Minister of Transport as well. The transportation of hazardous goods is not a direct mandate of a Minister of State for Transport. I do not get involved in all discussions having to do with items within the Transport Department. A team has been put together

[Translation]

cours de laquelle certaines préoccupations ont été exprimées et, tout en faisant abstraction du fait que la ministre déclare qu'aucune précision n'a été donnée à ce moment-là et que l'autre personne en cause affirme le contraire, il me semble qu'une ministre qui entend une telle chose à une réunion aurait le devoir d'en toucher un mot à ses collègues et de leur dire: J'ai entendu dire à une réunion en Suisse que des déchets toxiques dangereux entraient peut-être au Canada mais, ces allégations sont-elles fondées? Ne pensez-vous pas que vous aviez le devoir de faire autre chose que laisser les fonctionnaires du ministère s'en occuper?

Mme Martin: J'ai fait part de la question au ministère touché, monsieur Keyes, et j'ai demandé aux fonctionnaires de ce ministère de voir si ces allégations étaient fondées ou non parce que ce n'étaient que des allégations.

Le président: Vous n'êtes peut-être pas d'accord avec la réponse, monsieur Keyes, mais. . .

M. Keyes: Je passe à autre chose, monsieur le président.

Le président: Posez vos questions et la ministre y répondra. Vous ne serez peut-être pas d'accord, mais vous pourrez présenter vos arguments plus tard.

M. Keyes: La ministre a-t-elle déjà été mise au courant d'affirmations du même genre faites en janvier 1987 lors d'une réunion à Toronto. . .

Mme Martin: Non.

M. Keyes: Très bien. La ministre d'État chargée des transports ou un autre ministre de la Couronne avait-il, à sa connaissance, été averti par des représentants du gouvernement américain de la possibilité que des produits pétroliers contaminés étaient transportés des États-Unis au Canada?

Mme Martin: Non.

M. Keyes: Monsieur le président, la ministre d'État chargée des transports a parlé des mesures qui ont été prises et des 34 inspecteurs. Sait-elle que, aux dernières nouvelles, les inspecteurs supplémentaires qui avaient été détachés pour examiner les marchandises qui traversent la frontière ont maintenant été rappelés? L'en a-t-on avertie?

Mme Martin: Non.

M. Keyes: Et pourquoi? Vous êtes pourtant bien ministre d'État aux Transports.

Mme Martin: Je suis bien ministre d'État aux Transports mais. . .

M. Keyes: C'est ce que je disais.

Mme Martin: Il y a également un ministre des Transports. Le transport des matières dangereuses ne relève pas directement du ministre d'État aux Transports. Je ne participe pas à toutes les discussions concernant le ministère des Transports. Une équipe a été chargée de ce

[Texte]

to look after this situation. It is being chaired by the Department of the Environment, where the responsibilities lie.

Mr. Keyes: Then there is a little bit of a conflict here, Mr. Chairman, because having just heard that answer, the Hon. Shirley Martin, according to a press release after that conference, signed a landmark global convention on the transboundary movement of hazardous waste. She says that is not in her mandate, that is not part of her job, and yet she attends a conference where that very topic is discussed.

Mrs. Martin: That was a United Nations conference, Mr. Chairman. It was a world convention and I was there on behalf of the Minister of the Environment, who was unable to go. I signed the convention on behalf of Canada as a Minister of the Crown.

As a matter of fact, some of the things that are in that convention were taken from the arrangements that we have with the United States. I was very pleased during the speech at that convention to be able to illustrate the fact that we do have an act on the transportation of dangerous goods, and it is one that requires very strict labelling. It requires that hazardous wastes be treated as close to source as possible. That was one of the rules that came in under that convention as far as the United Nations was concerned.

The Chairman: Is there another specific question? I do not want to cut you off, because you will come back again.

Mr. Keyes: If I may, I reserve the right to have a closing question.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not want to get into this. I am not particularly concerned about it. What I am concerned with is what the government was repeatedly warned about, by witness after witness. The Canadian Truckers Association, and the immediate past head of the Federal Aviation Administration in the United States, for example, urged this committee and the government not to implement Bills C-18 and Bill C-19—Bill C-19 is the one that has to do with the trucking industry—until they had everything in place, including enough trained investigators and inspectors, and the regulations were in place. The Canadian Truckers Association pleaded with the government to delay implementation of the bill for at least a year.

We were also assured there was going to be a total agreement between all jurisdictions, 10 provinces, 2 territories and the federal government—13 jurisdictions. There would be uniformity of regulations, inspections, etc., agreed to and implemented and administered by the provinces. I understand one province still refuses to co-operate and is just going its own way.

Mrs. Martin: Yes.

[Traduction]

dossier particulier. Elle est présidée par le ministère de l'Environnement, qui a la responsabilité directe de ce domaine.

M. Keyes: J'ai un petit peu de mal à me retrouver dans tout cela, monsieur le président. D'après un communiqué de presse qui faisait suite à la conférence, l'honorable Shirley Martin aurait signé une convention de portée générale et d'importance historique sur le mouvement transfrontalier des déchets toxiques. Or elle nous dit que cela ne relève pas de ses responsabilités, que ce n'est pas son affaire, ce qui ne l'empêche pas de participer à une conférence portant sur cette même question.

Mme Martin: Il s'agissait d'une conférence des Nations Unies, monsieur le président, une convention mondiale, à laquelle j'ai participé au nom du ministre de l'Environnement, empêché. J'ai signé le document pour le Canada, en qualité de ministre de la Couronne.

De fait, certains des éléments de cette convention s'inspirent directement de nos ententes avec les États-Unis. J'ai eu le plaisir en m'adressant à l'Assemblée de citer notre loi sur le transport des matières dangereuses, laquelle exige que celle-ci soit déclarée de la façon la plus stricte. Elle exige notamment que les déchets dangereux soient traités aussi près de la source que possible. C'est une des dispositions qui a été reprise par la convention des États-Unis dont je vous parle.

Le président: Avez-vous d'autres questions précises à poser? Je ne veux pas vous interrompre, mais de toute façon je vous redonnerai la parole.

M. Keyes: Si vous le permettez, j'aimerais pouvoir poser, plus tard, une dernière question.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne vais pas revenir sur cette affaire, ça n'est pas ce qui me préoccupe le plus. Ce qui me préoccupe le plus, en l'occurrence, c'est ce contre quoi le gouvernement a été à maintes reprises mis et remis en garde par divers témoins. Je veux parler de l'Association des transporteurs routiers du Canada, et du dernier responsable en poste de l'administration américaine de la Federal Aviation, qui ont par exemple demandé instamment à ce Comité, et au gouvernement, d'attendre, avant d'adopter les projets de loi C-18 et C-19 —le projet de loi C-19 concerne précisément les transports routiers— que tout soit en place, c'est-à-dire que l'on dispose de suffisamment d'enquêteurs et d'inspecteurs, et que les règlements soient prêts. L'Association canadienne du camionnage avait également plaidé pour un sursis d'au moins un an.

Nous avons par ailleurs reçu l'assurance qu'il y aurait une entente totale entre tous les paliers concernés, les dix provinces, les deux territoires et le gouvernement fédéral, c'est-à-dire les 13 administrations. On veillerait à l'uniformité des règlements, des procédures d'inspection, etc., et je m'aperçois qu'il y a encore une province qui refuse de collaborer et fait cavalier seul.

Mme Martin: Oui.

[Text]

Mr. Benjamin: It is not in place. I believe that the whole issue of inspection, dangerous goods, and hazardous products is under the jurisdiction of the federal government.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Benjamin: Do they inspect a truck for brakes? No, that is within the jurisdiction of the province. So the province inspects an unsafe truck hauling explosives or some other dangerous toxic commodity, with brakes that are going to fail or could fail, or insufficient lights, or a host of other things.

In any single inspection that has taken place in the last several weeks into the transborder transportation of gasoline, heating oils, diesel fuel and so forth, have both provincial and federal inspectors been involved? It is a mess out there. It is sheer bloody chaos. In some provinces, in fact I suspect most provinces, inspections are inadequate, insufficient, incompetent. There has never been enough at the federal and provincial levels.

• 1155

So how many inspectors do you have at the federal level, at how many locations? Are the provincial government inspectors accompanying your inspectors in the transportation of dangerous goods and dangerous commodities? I doubt it, but I would like to know just what the hell is going on.

Mrs. Martin: I understand your concern about Bills C-18 and C-19 and I know there has been a lot of discussion on that.

You mention that there is one province—it is New Brunswick—who has not yet implemented the regulations, but all other provinces are working with us. It is a joint responsibility, and joint inspections are done at the border and in other places. I cannot tell you exactly at which locations it is joint and at which it is individual, but it is an understanding between the provinces and the federal government that this is a joint responsibility. Their legislation mirrors our legislation and they have the responsibility for implementing it.

I know your concerns about there not being enough. We do inspect brakes. We do inspect the truck to make sure that there are the proper safety mechanisms within that truck for transporting the dangerous goods, as well as the proper labelling, containing, and transportation of the good itself. The quality of the truck is investigated as well as—

[Translation]

M. Benjamin: Toute cette infrastructure n'est donc toujours pas en place. Or si je ne me trompe, toute cette question de l'inspection, notamment pour ce qui est du transport des matières et produits dangereux, relève du gouvernement fédéral.

Mme Martin: Oui.

M. Benjamin: Est-ce que cela inclut la vérification des freins des camions? Non, cela relève du domaine provincial. La province est donc responsable de l'état des camions qui transportent aussi bien des explosifs que des produits toxiques extrêmement dangereux, avec des freins qui vont peut-être lâcher, un éclairage insuffisant, parmi d'autres choses.

Lorsque des camions d'essence, de mazout, de diesel etc., ont passé la frontière, ces dernières semaines, et qu'ils ont fait l'objet d'une inspection, les services provinciaux et fédéraux étaient-ils sur place? C'est la pagaille la plus totale. Dans certaines provinces, et même dans la plupart d'entre elles, les inspections sont largement insuffisantes, et le personnel incompetent. Et de toute façon les moyens mis en oeuvre aussi bien au niveau fédéral que provincial, n'ont jamais été suffisants.

Combien d'inspecteurs avez-vous donc, au Fédéral, et comment sont-ils répartis? Est-ce que les inspecteurs de la province accompagnent les vôtres, en cas de transport de matières dangereuses? J'en doute, mais j'aimerais quand même un petit peu savoir comment les choses se passent.

Mme Martin: Je comprends très bien que les projets de loi C-18 et C-19 soient pour vous un sujet de préoccupation, et ils ont été à l'origine de toute une controverse.

Vous parlez également de cette province—il s'agit du Nouveau-Brunswick—qui n'a toujours pas de réglementation, mais je puis vous assurer que toutes les autres collaborent avec nos services. C'est une donc une responsabilité conjointe, les inspections sont faites à la frontière et ailleurs par des équipes mixtes. Je ne peux pas vous dire exactement où les équipes sont véritablement mixtes, et où il n'y aurait qu'une équipe provinciale ou une équipe fédérale, mais les provinces et le gouvernement fédéral sont d'accord sur la nature mixte de ce domaine de responsabilité. Les provinces ont donc la responsabilité de l'application de mesures législatives qui correspondent exactement aux nôtres.

Je sais que vous êtes préoccupé par l'insuffisance des moyens. Nous procédons à une vérification des freins, nous inspectons les camions pour nous assurer qu'ils sont effectivement en état de transporter des matières dangereuses, que les bordereaux de description de celles-ci sont correctement remplis, que les conteneurs sont sûrs etc. L'état des camions est également vérifié par. . .

[Texte]

Mr. Benjamin: By a federal inspector?

Mrs. Martin: No, the province has the responsibility.

Mr. Benjamin: Yes. So there have to be two inspectors there, one federal and one provincial.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Benjamin: And is that happening?

Mrs. Martin: To my knowledge, yes.

The Chairman: Mr. Langlois was a trucker and has been in the trucking business. Do you have a supplementary to this?

Mr. Langlois: I just want to make a few comments after Mr. Benjamin.

The Chairman: Okay, I have you on the list. I thought it was a supplementary.

Mr. Benjamin: I was given word a few weeks ago that, if not all, there are some regulations and what not that the Province of Saskatchewan does not agree with and is not going to implement. It is not only in New Brunswick, but there is another province that it is only partially in. Is that correct?

Mrs. Martin: This again is something the committee might want to look at as far as the transportation committee is concerned.

Mr. Benjamin: I am not going to take any more time, but I serve notice now that this minister and the Minister of Transport will be questioned about this when we are doing your estimates, and we want details.

Mrs. Martin: Yes.

Mr. Malone: I want to concur with the minister in her comment that we have had dangerous goods and their transportation for a long time and they take a great variety of forms, including a neighbour of ours at home where he rolled a truckload of bulls over. They ended up being brahman bulls, and once they get loose in a quarter section pasture you have some dangerous goods on your hands.

That leads to that whole question, when we talk about commodity and product, of how dangerous and what we do. In this age of the concentrated chemicals that we use at present, the incident of the fire that took place in Saint-Basile-Le-Grand, Quebec, the PCBs and the transformer stored in the barn, there is a possibility that the disposal of those may take place in Alberta, where we have a chemical dangerous goods disposal plant. It is a fair hike across Canada from Saint-Basile-Le-Grand to Swan Hills, Alberta.

The questions I would like to ask become fuzzy because they really come out of two jurisdictions: one is the environment and one is here. But to keep it strictly to the transport part of it, does the minister have a perspective as

[Traduction]

M. Benjamin: L'inspecteur fédéral?

Mme Martin: Non, c'est la province qui en a la responsabilité.

M. Benjamin: Très bien. Il faut donc deux inspecteurs, un inspecteur fédéral et un inspecteur provincial.

Mme Martin: Oui.

M. Benjamin: Et c'est effectivement comme cela que ça se passe?

Mme Martin: À ma connaissance, oui.

Le président: M. Langlois qui vient du secteur des transports routiers a peut-être une question complémentaire à poser là-dessus?

M. Langlois: Je voulais juste rapidement prendre la parole après M. Benjamin.

Le président: Très bien, vous êtes sur ma liste. Je croyais que vous vouliez un complément d'information.

M. Benjamin: J'ai entendu dire, il y a quelques semaines, que la Saskatchewan conteste et n'applique pas certains des règlements. Il n'y a donc pas que le Nouveau-Brunswick qui s'en désolidarise en partie.

Mme Martin: Dans la mesure où ça relève des transports, le Comité pourrait peut-être s'en occuper.

M. Benjamin: Je ne vais pas insister, mais je tiens à signaler tout de suite que le ministre d'Etat, et le Ministre des Transports, seront interrogés là-dessus lorsque nous examinerons le budget, il nous faudra des précisions.

Mme Martin: Oui.

M. Malone: Je suis tout à fait d'accord avec ce que dit la ministre; depuis le temps que nous nous occupons de transport de matières dangereuses, celles-ci ont pu prendre des formes bien diverses, et je pense par exemple à ce voisin, dans mon comté, dont le camion s'est renversé avec tout un chargement de taureaux. Il se trouve que c'était des Brahman, et je puis vous assurer que lâchés dans la nature ils se transforment vite en produits dangereux.

Tout cela pour reposer la question de ce qui est véritablement une matière ou une marchandise dangereuse, et des mesures à prendre. L'incendie de Saint-Basile-Le-Grand au Québec, avec les PCB et le transformateur dans la grange, nous rappelle qu'à l'âge des produits chimiques a forte concentration, il peut arriver qu'on aie à couvrir des grandes distances pour s'en débarrasser, et peut-être qu'ici il aurait fallu les transporter en Alberta, jusqu'au site prévu à cet effet. De Saint-Basile-Le-Grand, au Québec, à Swan Hills, en Alberta, vous traversez toute une partie du Canada.

Les questions risquent d'être un petit peu ambiguës, puisque à cheval sur deux domaines: celui de l'environnement et le vôtre. Mais pour m'en tenir au transport, j'aimerais savoir si le ministre—mais là encore

[Text]

to how far some of—and here we get fuzzy again—the more dangerous things that we have to transport should be restricted? Can we presume that you would haul a product all the way across the country? I guess the subsequent question to that really then leaves your jurisdiction, and that is if there is a role for the federal involvement for disposal plants and how far apart they should be located.

[Translation]

ça va être un peu ambigu—a une idée des restrictions que l'on devrait imposer au transport des matières les plus dangereuses? Est-ce que l'on peut accepter que l'on transporte ces produits d'un bout à l'autre du pays? La question, corollaire de celle-là, dépasse vos compétences, puisqu'elle porterait sur le rôle du gouvernement fédéral en matière de sites et installations de destruction ou traitement des matières dangereuses, et de leur répartition dans le pays.

• 1200

Mrs. Martin: You raise an interesting point, Mr. Malone, that there are very few facilities for treating hazardous waste. That is one of the reasons we ship some of our hazardous waste into the U.S. for treatment and they ship some of theirs to us. The principle is that you want to treat the hazardous waste as close to the source as possible in order to eliminate transportation over long distances. This is a new technology. There is much to be learned by it.

Mr. Malone: It is also expensive.

Mrs. Martin: I believe it was Mr. Green who stated he would like to see a disposal facility in every single province. Then you get to the position of where to put it.

There is a proposed waste disposal site about six miles from my home. If I am not mistaken, we are now in our third year of hearings to determine whether or not that is going to go forward. It has been determined by the Ontario Waste Management Corporation to be the most suitable site for a waste disposal facility, but for three years they have not been able to get it started because of concerns—and rightly so. “Not in my back yard” is the thing when it comes to hazardous waste. We are all afraid of it and there is a natural reluctance to having them there.

An hon. member: We all use them.

Mrs. Martin: We all use them, and that is why it is very important we get more sites in order to dispose of them properly so that there is no health risk to Canadians.

Mr. Malone: Thank you, Madam Minister. I think there is some naivety being expressed when we suggest there be one in every province. I presume that does not take into consideration the enormity of cost. When we get into the Atlantic region, obviously you would like to have one right at plant site for any one of these under an ideal world. To chemically change or alter dangerous goods is extremely expensive technology. Clearly again, provinces like Quebec and Ontario need more than one.

Mrs. Martin: That is right.

Mr. Malone: Is there a role for the federal government either directly or in co-operation with provinces in the establishment of more of these disposal sites?

Mme Martin: Voilà une question intéressante, monsieur Malone, car effectivement nous avons très peu d'installations de ce type au Canada. C'est une des raisons pour laquelle nous transportons certains de nos déchets aux États-Unis pour qu'ils y soient traités, et inversement nous en recevons des États-Unis. Pour éviter d'avoir à les transporter sur de longues distances, ils doivent être traités aussi près que possible de la source de production. C'est d'ailleurs un domaine technique entièrement nouveau. Nous avons encore beaucoup à y apprendre.

M. Malone: C'est également très coûteux.

Mme Martin: M. Green, si je ne me trompe, aimerait qu'il y ait un site d'évacuation dans chaque province. Se pose ensuite la question de l'emplacement.

On envisage ainsi d'aménager un site d'évacuation à six lieues de chez moi. On n'a toujours pas pris de décision, et si je ne me trompe cela fait trois ans qu'il y a des auditions là-dessus. Évidemment, dès que l'on parle de déchets dangereux, personne n'en veut: «Surtout pas chez moi»; pourtant la Ontario Waste Management Corporation (Société ontarienne de gestion des déchets) estime que le site se prête tout à fait à ce genre d'installation. Mais cela fait trois ans que l'on en discute, je comprends très bien les résistances de certains, nous avons tous très peur de ce genre de chose, c'est tout à fait naturel.

Une voix: Mais ce genre d'installation sert l'intérêt général.

Mme Martin: Oui, et voilà pourquoi il est important de disposer de plus de sites de ce type afin de faire les choses comme il convient, et de protéger la santé des citoyens.

M. Malone: Merci, madame la ministre. C'est quand même un peu naïf de croire qu'il va y avoir un site d'évacuation dans chaque province. Je pense qu'on oublie ce que ça coûte. Je pense à la région Atlantique, dans un monde idéal on aimerait évidemment que les déchets soient immédiatement retraités à la sortie de l'usine. Mais cette technique du traitement est extrêmement coûteuse. Il est évident que des provinces comme le Québec et l'Ontario ne peuvent pas se contenter d'une seule installation de ce type.

Mme Martin: Effectivement.

M. Malone: Que peut faire le gouvernement fédéral, directement, ou en collaboration avec les provinces, pour aménager ce genre de site?

[Texte]

Mrs. Martin: I think that question is probably more properly put to the Department of the Environment rather than to the Department of Transport. Our responsibilities are to make sure that when toxic wastes are identified as being transported, all of the actions necessary to transport that toxic waste safely are in fact adhered to.

If I may, Mr. Chairman, I attributed the statement about there being one in every province to Mr. Green. It may not have been him. There has been so much in the papers lately I am not sure. I thought it was him, but I should take his name out of it just in case. I know there was a recommendation made that we really should have one in every province.

I agree with Mr. Malone that when you look at the hazardous wastes that are produced, certainly in highly industrialized areas, there is more in Quebec and Ontario than there may be in Prince Edward Island or Saskatchewan, for instance, but there definitely is a need.

Mr. Malone: The most toxic product to come out of P.E.I. is potato moonshine.

The final question I would like to ask hitch-hikes on Mr. Benjamin's question about trucking inspection and the safety inspection of trucks. Mr. Benjamin asked the question in the broad perspective of what is happening in interprovincial trucking and international trucking. While I appreciate his concern, he has expressed it before. May I ask it with a little different twist to it? In the cases where a substance designated as highly dangerous or toxic is being transported, can the minister give us assurance that both federal and provincial authorities do an extraordinary job of inspection of those vehicles that would handle dangerous goods, as opposed to what they might do for the general mass of the trucking industry?

• 1205

Mrs. Martin: Mr. Chairman, I would like to ask one of the officials to answer that.

Dr. John Read (Director General, Transport of Dangerous Goods, Transport Canada): Could I have the question again?

Mr. Malone: May I seek your assurance that, apart from the general inspection you do in the trucking industry, you would do something more specific to guarantee the safety of vehicles transporting a product or a substance that is dangerous or toxic?

Dr. Read: In the Transportation of Dangerous Goods Act, when a product is identified as a dangerous good, there are containment and handling provisions that must be followed. With respect to the containment provisions, if it is a pressure tank, vessel, or a truck with a special kind of containment, that part of the truck or train requires a special inspection, renewal certificates, and various things along those lines. These receive special attention because they are used in the transportation of dangerous goods.

[Traduction]

Mme Martin: Je pense qu'il faudrait poser cette question au ministère de l'Environnement, plutôt qu'à celui des Transports. Nous avons la responsabilité, lorsqu'un transport de matières dangereuses est déclaré, de veiller à ce qu'il ait lieu dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Si vous le permettez, monsieur le président, je reviens sur ce que j'ai dit; ça n'est peut-être pas M. Green qui a déclaré qu'il faudrait un site dans chaque province. On en a tellement parlé dans la presse récemment, que je ne sais plus très bien si c'est lui, mais par mesure de prudence je retire son nom. Mais je sais que quelqu'un l'a recommandé.

Je suis d'accord à M. Malone, la production des déchets dangereux est plus importante dans les zones industrielles, plus importantes au Québec et en Ontario qu'à l'Île du Prince-Édouard ou dans la Saskatchewan, par exemple, et les besoins sont évidents.

M. Malone: Le produit le plus toxique à sortir de l'Île du Prince-Édouard c'est l'alcool de pomme de terre.

J'accroche ma dernière question à celle de M. Benjamin; je veux parler de l'inspection et de la vérification de l'état des camions. M. Benjamin a parlé de façon très générale du transport interprovincial et international. Je comprends très bien ses préoccupations, ça n'est pas la première fois qu'il s'en ouvre au Comité. J'aimerais faire porter ma question sur un point légèrement différent. La ministre peut-elle nous garantir que les services fédéraux et provinciaux font le maximum, en cas d'inspection de poids lourds transportant des matières hautement dangereuses, par opposition au tout-venant du transport routier?

Mme Martin: Monsieur le président, je vais demander à un des directeurs du ministère de répondre.

M. John Read (directeur général, Transport des matières dangereuses, Transports Canada): Pourriez-vous répéter la question?

M. Malone: J'aimerais être sûr que, à la différence de ce qui pourrait passer pour une inspection de routine, vous allez plus loin lorsqu'il s'agit de transport de matières dangereuses?

M. Read: Conformément aux dispositions de la Loi sur le transport des matières dangereuses, tout transport de ce type est l'objet d'une inspection tout à fait spéciale, portant sur les containers, réservoirs sous pression etc, avec vérification des certificats de renouvellement de certains dispositifs, et des conditions dans lesquelles la manutention se fait. Il s'agit donc d'une inspection tout à fait spéciale.

[Text]

Mr. Malone: Is there a bumper-to-bumper inspection of the vehicle? Is there some questioning of the skills and capacity of the driver?

Dr. Read: Under the Transportation of Dangerous Goods Act, if you are involved in handling or transporting dangerous goods, you must be trained in the aspects of the act and regulations. You must also be trained in the characteristics of the product you are handling. You then have a training certificate. So if you are driving a vehicle, you will have this training certificate.

With respect to the inspection of the vehicle itself, we have informal arrangements with all of the provinces that we, the federal government, inspect off the highway: the containment of the vessel itself, the loading, the training, the handling procedures. The departments of the highways will inspect the vehicles on highways. They most often do this at weigh-scale operations.

Mr. Langlois: There are now more regulations applied to the trucking industry in Canada than ever before. A truck that moves from St. John's, Newfoundland to Vancouver has to stop in at least 15 different places on its way. He has to be scaled. He is checked. The driver is checked. The driver cannot drive more than 10 hours a day. He has to file daily logs. Any inspector, either federal or provincial, can climb in the cab and look at what he is doing, check whether he has slept the night before, and find out where he has slept. He can be submitted to alcohol and drug tests.

On top of that, he has to be aware of what he is transporting. He has to know what he is transporting and he is responsible for what he transports. It is more severe than it was before. Now you have to comply in 11 different jurisdictions. Even if New Brunswick is still talking about adhering to the new national code, when a truck leaves New Brunswick to come into Quebec, he is stopped. When he leaves New Brunswick to come into Nova Scotia, he is stopped. Winter rules are different. You have different weights. You have different regulations in every province regarding the weight and the number of axles. It is much more severe for the trucking industry than it is for the railroad industry.

Madam Minister, are you aware of discussions being carried out with New Brunswick? Is there a timeframe for New Brunswick to adhere to the new system?

Mrs. Martin: Do you have an answer to that, John? Do we have any timeframe as to when we . . . ?

• 1210

Dr. Read: I cannot answer with respect to Bill C-19. With respect to dangerous goods, I could, if it was of interest. With respect to dangerous goods, the program is national in scope in that the federal government has

[Translation]

M. Malone: Cela veut-il dire que l'on vérifie le véhicule de pare-choc à pare-choc? Est-ce que les compétences du conducteur font également l'objet d'un examen?

M. Read: Effectivement, la Loi sur le transport des matières dangereuses l'exige. Le conducteur doit connaître les caractéristiques du produit dont il a la charge, il doit normalement avoir reçu une formation à cet effet, et pouvoir produire un certificat l'attestant.

Pour ce qui est de l'inspection du véhicule lui-même, nous nous sommes entendus officieusement avec toutes les provinces pour que le gouvernement fédéral procède à une inspection hors-route des camions: vérification de l'état des containers, du chargement, de la formation du conducteur, et des conditions de la manutention. Les ministères provinciaux responsables des routes s'occupent de l'inspection en route, c'est-à-dire la plupart du temps du pesage.

M. Langlois: La réglementation des transports routiers est aujourd'hui plus lourde qu'elle ne l'a jamais été. Un camion qui va de St-John's de Terre-Neuve à Vancouver est arrêté au moins 15 fois en route. Il est pesé, vérifié, le conducteur est contrôlé. Il n'a pas le droit de conduire plus de dix heures par jour, et on lui demande une feuille de route quotidienne. N'importe quel inspecteur, fédéral ou provincial, a le droit de monter dans la cabine, de voir ce qu'il y fait, de vérifier s'il a dormi la nuit précédente, et où. On est en droit de vérifier s'il a bu ou pris des drogues etc.

Et en plus il doit savoir exactement ce qu'il transporte et il en a la responsabilité. La réglementation est devenue beaucoup plus sévère que dans le passé. Sans parler du fait qu'il y a 11 règlements différents. Le Nouveau-Brunswick parle d'adopter le nouveau code national mais, pour le moment lorsqu'un camion quitte le Nouveau-Brunswick pour le Québec il est arrêté, même chose s'il veut passer en Nouvelle-Écosse. En hiver le règlement est différent; le poids autorisé n'est pas le même. Le poids autorisé varie d'une province à l'autre, et le nombre de trains de roues exigés change. On est beaucoup plus sévère à l'égard des transports routiers que des chemins de fer, par exemple.

Madame la ministre, savez-vous où en sont les discussions avec le Nouveau-Brunswick? La province doit-elle prendre sa décision avant une date limite que vous lui auriez fixée?

Mme Martin: Pouvez-vous répondre à cela, John? Est-ce que nous avons fixé des délais. . . ?

M. Read: Pour le projet de loi C-19, je n'en sais rien, je peux vous parler des matières dangereuses si cela vous intéresse. Il s'agit d'une initiative d'envergure nationale, le gouvernement national a adopté une loi dont la

[Texte]

enacted an act and has published the regulations, which number about 600 pages. Each provincial and territorial government in Canada has enacted its own dangerous goods legislation and then has adopted the federal regulations by reference. Working across Canada, exactly the same regulations are in effect.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman, may I just interject? Excuse the interruption. When we got together in the steering committee and when my letter was forwarded—an open letter to everyone—it was understood that the questions would be directed to the Minister of State for Transport. If those questions cannot be answered by her, then obviously the objective of my asking for the Minister of State for Transport to be here is not being achieved.

The Chairman: Members can ask the questions. We are on dangerous goods. I was coming back. I do not really see—

Mr. Keyes: No, but I asked, Mr. Chairman, that the Minister of State come forward and be asked questions. If she cannot answer them then we go on to other questions, or if the gentleman would like to stay behind because the Minister of State does not have time to stay, then he can answer any other questions from the government members.

Mr. Malone: I just think it is a clear understanding here that when a minister is asked, the minister speaks for the ministry and the ministry is the minister's support. One presumes that what an official says of the ministry is the minister speaking.

Mr. Keyes: Mr. Malone is saying that any responses by this gentleman in concurrence with the Minister of State for Transport is in her jurisdiction. Am I correct in understanding that? The Minister of State for Transport says it is not within her mandate. I am a little confused now.

Mr. Pronovost: I do not think, Mr. Chairman, that the minister said that in that way. She said that in some cases she is not completely responsible; that is exactly what the minister said before. She did not say that in the exact words you have just been using. Just remember that thing.

Ms Copps (Hamilton East): Mr. Chairman, I think to expedite the matter she could answer the questions she can answer. If she cannot answer them, he can answer them after 12.15 p.m.

Mr. Keyes: Can we get a ruling from you, sir?

The Chairman: You raised the point of order; you were taking the time.

Mr. Keyes: Can we have that ruling from you, sir?

[Traduction]

réglementation fait 600 pages. Chaque gouvernement provincial et territorial a sa propre loi sur le transport des matières dangereuses et a aligné sa réglementation sur la réglementation fédérale. Il y a donc d'est en ouest un seul et même règlement.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Puis-je intervenir? Excusez mon interruption. Lorsque nous nous sommes réunis en comité directeur, et que j'ai donné communication de ma lettre—une lettre ouverte s'adressant à tout le monde—il était bien entendu que les questions seraient adressées à la ministre d'État aux transports. Si elle ne peut pas répondre elle-même, il n'y avait absolument aucun d'intérêt à ce qu'elle compare. . .

Le président: Les membres peuvent toujours poser leurs questions. Nous en sommes aux matières dangereuses. Je m'étais absenté. Mais je ne vois vraiment pas pourquoi. . .

M. Keyes: J'ai demandé, monsieur le président, que la ministre d'État compare et puisse répondre aux questions. Si elle n'est pas en état de le faire, nous pouvons passer à autre chose, et si ce monsieur veut rester un peu plus longtemps, au cas où la ministre est pressée par le temps, il pourra toujours répondre aux questions des députés de la majorité.

M. Malone: Lorsqu'une question est posée à la ministre, celle-ci parle au nom du ministère, et le ministère est derrière son ministre. Je croyais que c'était clair. Lorsqu'un haut fonctionnaire prend la parole c'est comme si le ministre parlait.

M. Keyes: Cela voudrait alors dire que le haut fonctionnaire prend la parole pour parler de choses qui relèvent bien du domaine de compétence de son ministre. Est-ce que je me trompe? Or la ministre d'État aux transports nous dit que ces questions ne sont pas de sa compétence. Je ne sais plus très bien où nous en sommes.

M. Pronovost: Je ne pense pas, monsieur le président, que la ministre ait dit cela de cette façon. Elle a dit que, dans certains cas, elle n'était pas entièrement et seule responsable; voilà exactement ce qu'elle a dit. Elle ne l'a en tous les cas pas dit dans les termes que vous utilisez. Permettez-moi de vous le faire remarquer.

Mme Copps (Hamilton-Est): Monsieur le président, par souci d'économie de temps, la ministre pourrait peut-être alors répondre aux questions auxquelles elle pense pouvoir répondre. Dans le cas contraire, ce monsieur pourra le faire après 12h15.

M. Keyes: Pourrions-nous demander au président de décider?

Le président: Vous avez invoqué le Règlement, cela est à déduire de votre temps.

M. Keyes: Pourriez-vous décider, monsieur le président?

[Text]

The Chairman: Ruling on what? I do not even understand your point of order. She can answer questions, some she cannot.

Ms Copps: If she cannot answer them, she can refer to them after 12.15 p.m.

Mr. Keyes: If she cannot answer them—

The Chairman: He can answer within his competence. The official is there. He can answer what he can.

Ms Copps: What is she getting paid for? She is the minister.

The Chairman: Did you finish your question, Mr. Langlois?

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Keyes: This is a stonewalling tactic, Mr. Malone, and you know it.

Mr. Wilbee (Delta): Madam Minister, I have a couple of questions. First of all, there are a lot of stories in the media about toxic waste. Is there any hard evidence that this did come across the border? If it did, how much? Then I am going to ask you where.

Mrs. Martin: To my knowledge, none of the tests done has come up with any contents. That is not only tests that have been done since May, but also ones the Ontario government was doing last January. The Ontario government has stated that it has yet to find any toxics coming across the border.

Mr. Wilbee: There were rumours, for example, that they had come into B.C., and this is rumour. Nobody has come up with any evidence whatsoever.

Mrs. Martin: No.

Ms Copps: Just very briefly, Mr. Chairman, the minister stated that she has been involved every step of the way. We know that she did no follow-up from Basel, so obviously in that respect she was not following up. Today reports on the news indicate that the number of inspectors at the border has been reduced since the political heat is off. I would like to know what involvement the minister had in the decision to reduce the number of border inspectors that was announced today by her colleague department.

Mrs. Martin: None whatsoever, Mr. Chairman. In fact, the Transport Canada inspectors have not been reduced. The ones from our department have not been reduced.

Ms Copps: But the Ministry of the Environment inspectors have. You said earlier on that you were working together with the Ministry of the Environment on this issue all the way along. Now what have you done?

[Translation]

Le président: De quoi? Je ne sais même pas sur quoi porte votre rappel au Règlement. La ministre peut répondre, ou elle ne le peut pas.

Mme Copps: Si elle ne peut pas répondre, qu'elle délègue ses pouvoirs à partir de 12h15.

M. Keyes: Effectivement. . .

Le président: Le haut fonctionnaire peut répondre dans les limites de son domaine de compétence. Il est ici il fait ce qu'il peut.

Mme Copps: On se demande pourquoi on la paye? C'est elle la ministre.

Le président: Avez-vous fini de poser vos questions, monsieur Langlois?

M. Langlois: Oui.

M. Keyes: C'est du véritable bétonnage, monsieur Malone, et vous le savez.

M. Wilbee (Delta): Madame la ministre, j'ai deux questions à poser. Parlons d'abord de tous ces articles de presse concernant les déchets toxiques. Avons-nous la preuve tangible qu'ils ont effectivement passé la frontière? Dans l'affirmative, en quelle quantité? Je voudrais ensuite savoir où ils ont passé la frontière.

Mme Martin: À ma connaissance, aucun des prélèvements jusqu'ici n'est positif. Il ne s'agit pas uniquement de tests fait depuis le mois de mai, mais également de ceux du gouvernement ontarien du mois de janvier dernier. Le gouvernement ontarien déclare qu'il n'a toujours pas constaté la présence de produits toxiques ayant traversé la frontière.

M. Wilbee: D'après certaines rumeurs, c'est entré par la Colombie-Britannique mais, ce n'est qu'une rumeur. Personne n'a pu présenter de preuve.

Mme Martin: Non.

Mme Copps: Très rapidement, monsieur le président, j'aimerais revenir sur le fait que la ministre a déclaré avoir suivi ce dossier pas à pas. Or nous savons qu'après Basle elle n'a rien fait, ce qui est en contradiction avec ses déclarations. On signalait aux informations, aujourd'hui, que le nombre d'inspecteurs postés à la frontière avait été réduit depuis que la pression sur le niveau politique s'était un petit peu relâchée. Je voudrais savoir qu'elle a été la part de la ministre dans cette décision concernant les inspecteurs à la frontière, décision qui a été rendue publique aujourd'hui par le ministère avec lequel elle partage la responsabilité de ce dossier.

Mme Martin: Aucune, monsieur le président. Le nombre des inspecteurs de Transports Canada est resté le même.

Mme Copps: Mais on a diminué le nombre des inspecteurs du ministère de l'Environnement. Or vous nous avez bien dit être en contact permanent avec le ministère de l'Environnement sur cette question. Qu'avez-vous fait exactement?

[Texte]

Mrs. Martin: No, I did not, Ms Copps. I said that the Department of Transport, the Department of the Environment, and the provincial Department of Environment worked together on inspections. I did not say I had followed it every step of the way.

• 1215

Ms Copps: So have you done any follow-up whatsoever since Basel?

Mrs. Martin: Personally, I have been involved with discussions on the plans that have been implemented since and what was going to be done. But as for personal involvement on border inspections, no. Those are being handled by the Department of the Environment.

Ms Copps: But the plans must have included the cut-backs, and you just told my colleague you were not aware of the environmental inspection cut-backs.

Mrs. Martin: No, I am not. You mentioned they came out this morning. I have not been informed, nor would I expect to be informed, as the Minister of State for Transport. As the Minister of State for Transport... our department has assigned inspectors to the Department of the Environment to help with the inspection they have at present, and the number of inspectors has not been cut back. If you want to know what the Department of the Environment is doing, then I would suggest you direct that question to the Department of the Environment. I am not aware—

Ms Copps: What do you do, as Minister of State for Transport?

Mrs. Martin: I do my job, Ms Copps.

Ms Copps: Which is what? What do you see as your job description as Minister of State for Transport?

Mrs. Martin: If you have a day, I would be glad to sit down with you and go into all the various details. But that is not the purpose of today's—

The Chairman: She has been involved in Bill C-2, anyway.

Mrs. Martin: Yes, for the last two hours.

Mr. Keyes: Given that the Minister of State for Transport says it is not within her mandate when we are talking about the specific situation, my letter, etc., and given the fact that she did attend on behalf of the government at Switzerland and discuss this very issue and she signed the document that involved her, and she says in her earlier remarks that she is not totally apprised of the situation when it comes to this particular issue, would it not be safe to say at the very least the Minister of State for Transport should have conducted with the Minister of Transport, who has responsibility under the act, in recognition of shipping that includes hazardous goods...

[Traduction]

Mme Martin: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit, madame Copps. J'ai dit que le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et le ministère provincial de l'Environnement participaient conjointement aux inspections. Je n'ai pas dit que j'avais suivi l'affaire pas à pas depuis le début.

Mme Copps: Et depuis Basle, qu'avez-vous fait?

Mme Martin: J'ai personnellement participé aux discussions où l'on a décidé des mesures à prendre, mesures qui ont été effectivement prises. Mais je n'ai pas personnellement pris en main la question des inspections à la frontière, non. C'est le ministère de l'Environnement qui s'en est occupé.

Mme Copps: Les mesures prévues dont vous parlez prévoyaient sans doute également une réduction des moyens mis en oeuvre, or vous venez de dire à mon collègue que vous n'étiez absolument pas au courant de ces réductions d'effectifs.

Mme Martin: Non, effectivement. Vous avez d'ailleurs vous-même dit qu'on en a parlé ce matin. Je n'en ai pas été informée, je ne m'attends pas non plus à en être informée, puisque je suis ministre d'État aux Transports. En qualité de ministre d'État aux Transports... notre ministère a affecté des inspecteurs auprès du ministère de l'Environnement pour l'aider dans son travail d'inspection, et le nombre des inspecteurs n'a certainement pas été réduit. Si vous voulez en savoir plus sur ce que fait le ministère de l'Environnement, posez-lui directement vos questions. Je ne sais pas moi-même...

Mme Copps: Que faites-vous alors, comme ministre d'État aux Transports?

Mme Martin: Je fais mon travail, madame Copps.

Mme Copps: C'est-à-dire? Que prévoit votre description de fonction?

Mme Martin: Si vous avez le temps je serai ravie d'en discuter en détail avec vous. Mais aujourd'hui ça n'a aucun sens...

Le président: En tout cas elle a eu son mot à dire sur le projet de loi C-2.

Mme Martin: Oui, ça fait deux heures que ça dure.

M. Keyes: Étant donné que la ministre d'État aux Transports se déclare incompétente lorsque nous abordons certains points précis—je vous renvoie à ma lettre etc.—et étant donné qu'elle a été dépêchée par le gouvernement en Suisse pour y discuter de ce même problème en particulier, puisqu'elle y a apposé son nom au bas d'un document officiel, ce qui ne l'empêche pas de dire qu'elle n'est pas complètement au fait des détails du dossier, ne peut-on pas pour le moins dire que la ministre d'État aux Transports aurait dû contacter le ministre des Transports, responsable conformément à la loi, en matière de transports de produits dangereux... n'aurait-il pas été

[Text]

would it not be within her responsibility to have contacted at the very least the Minister of Transport and said look, here is a situation I overheard?

Mrs. Martin: Mr. Chairman, I heard general comments of a concern that waste was crossing the border illegally. The responsibility is shared with the Department of the Environment. They were there. They are the people who do the investigating. They immediately called those concerns back to the department in Ottawa—

Ms Copps: They did nothing.

Mrs. Martin: —to investigate whether or not there was any fact to the general concerns that were being voiced. If I had gone back to the Department of Transport, they would have gone to the Department of the Environment, because that is where the response—

Mr. Keyes: But you did not.

Mrs. Martin: I did not have facts. I had a general—

The Chairman: Madam Minister, perhaps another time. This was done to try to get a focus on the issue. We have touched on it. It may not be completely exhaustive. In any event, the purpose has been served of touching upon it and interrupting Bill C-2, which is the primary priority of this committee at the moment. I want to thank you, Madam Minister, for being here this morning on Bill C-2 and also on this latter mention of toxic wastes.

The meeting stands adjourned.

[Translation]

de sa responsabilité de contacter pour le moins le ministre des Transports pour le tenir au courant de ce qu'elle avait appris?

Mme Martin: Monsieur le président, ce que j'ai entendu dire c'est que l'on craignait que des déchets passent illégalement la frontière. La responsabilité est une responsabilité partagée avec le ministère de l'Environnement. Il était représenté à cette conférence, par ceux-là mêmes qui sont responsables de l'enquête. Ils ont immédiatement averti leur ministère à Ottawa. . .

Mme Copps: Ils n'ont rien fait.

Mme Martin: . . . pour qu'une enquête soit faite, et que l'on sache à quoi s'en tenir. Si j'avais, moi, contacté le ministère des Transports, celui-ci aurait immédiatement saisi le ministère de l'Environnement, puisque c'est là que des mesures. . .

M. Keyes: Mais vous ne l'avez pas fait.

Mme Martin: Je n'avais aucune preuve. C'était très général. . .

Le président: Madame la ministre, nous pourrions peut-être en reparler une autre fois. Il s'agissait d'un simple coup de projecteur sur ce dossier, nous n'avons pas pu épuiser le sujet. Mais en tout cas nous avons pu l'aborder, ce qui a d'ailleurs interrompu la discussion du projet de loi C-2, qui reste tout de même la priorité du Comité. Je vous remercie, madame la ministre, d'être venue répondre à nos questions concernant le projet de loi C-2 et, accessoirement, les déchets toxiques.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Department of Transport:

Jim Miller, Director General, Strategic Policy;
Barb Butler, Senior Director, Strategic Policy
Development;
Dr. John Read, Director General, Transport Dangerous
Goods.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Jim Miller, directeur général, Politique stratégique;
Barb Butler, directeur principal, Développement des
politiques stratégiques;
John Read, directeur général, Transport des
marchandises dangereuses.

1
27
82
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, May 30, 1989

Chairman: Patrick Nowlan

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 30 mai 1989

Président: Patrick Nowlan

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent des*

Transport

Transports

RESPECTING:

Bill C-2, An Act to establish the Transportation
Accident Investigation Board and to amend certain
Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau
d'enquête sur les accidents de transport et modifiant
certaines lois en conséquence

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairman: Patrick Nowlan

Vice-Chairman: Denis Pronovost

Members

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Ellen Savage

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Patrick Nowlan

Vice-président: Denis Pronovost

Membres

Iain Angus
Ken Atkinson
Les Benjamin
Joe Comuzzi
Stan Keyes
Charles Langlois
Arnold Malone
Gilles Rocheleau
Guy St-Julien
Brian Tobin
Pierrette Venne
Stan Wilbee—(14)

(Quorum 8)

Le greffier du Comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 30, 1989
(11)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:31 o'clock a.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Stanley Wilbee.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the National Transportation Safety Board: Jim Burnett, Member.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue No. 1.*)

Jim Burnett made a statement and answered questions.

At 12:34 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., this day.

AFTERNOON SITTING

(11)

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:30 o'clock p.m., this day, in Room 253-D Centre Block, the Chairman, Patrick Nowlan, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Acting Member present: Jean-Marc Robitaille for Charles Langlois.

Other Member present: Ross Belsher, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

In attendance: From the Library of Parliament: John Christopher, Research officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Committee resumed consideration of Bill C-2, An Act to establish the Transportation Accident Investigation Board and to amend certain Acts in consequence thereof. (See *Minutes of Proceedings, Tuesday, April 25, 1989, Issue no. 1.*)

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 30 MAI 1989
(11)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit, aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Stan Keyes, Charles Langlois, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Stanley Wilbee.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Témoin: Du National Transportation Safety Board: Jim Burnett, membre.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

Jim Burnett fait une déclaration et répond aux questions.

À 12 h 34, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau à 15 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(11)

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 253-D de l'Édifice du centre, sous la présidence de Patrick Nowlan, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Les Benjamin, Joe Comuzzi, Stan Keyes, Arnold Malone, Pat Nowlan, Denis Pronovost, Guy St-Julien, Brian Tobin, Pierrette Venne, Stan Wilbee.

Membre suppléant présent: Jean-Marc Robitaille, remplace Charles Langlois.

Autre député présent: Ross Belsher, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, conseiller.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-2, Loi constituant le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et modifiant certaines lois en conséquence. (Voir *Procès-verbaux du mardi 25 avril 1989, fascicule n° 1.*)

The Committee considered business of the Committee.

Le Comité examine ses travaux.

At 5:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 17 h 03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ellen Savage
Clerk of the Committee

Le greffier du Comité
Ellen Savage

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, May 30, 1989

• 0931

The Chairman: I see a quorum for calling evidence. I would like to call to the table Mr. Jim Burnett of the U.S. National Transportation Safety Board. Mr. Burnett, welcome to Canada, and thank you for taking the time to come before this committee which is studying Bill C-2, a bill that is trying to create a multimodal investigation agency modelled somewhat after your agency in the United States.

I understand you are the past chairman, and are still a member, but in view of a change in administration certain appointments have not yet been made. We will not go too far on that, but you certainly have the background from your past experience and your present incumbency to help us in our deliberation on the pluses and minuses and the pitfalls of a multimodal investigation board.

I would like you to amplify your background. I understand you do not have a statement but you do have some thoughts. We have some very interesting situations we would like to canvass with you, not just *Valdez*, but the San Bernardino pipeline railway accident in California, and how you go about investigating an occurrence, incident, and accident.

Mr. Jim Burnett (Member, National Transportation Safety Board): Thank you, Mr. Chairman. It is a great honour to meet here. I believe I was last in this room the day that you reported out of committee the legislation which established the Canadian Aviation Safety Board, legislation in which we had great interest, and we have been very pleased with the relationship we have had with that organization. It is also an honour for me to be a participant in your consideration of extending that investigative authority to other modes of transportation.

I have not prepared a statement because I do not want to be seen as having a position on the various issues that are being considered by this committee. For the same reason, not out of lack of interest but because I do not want to be drawn into testifying on particular provisions of legislation, I have not read the legislation that was provided to me—I will on the way home—but not for the lack of interest.

However, I am very well aware you are facing many of the same issues that we have wrestled with in the United

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 30 mai 1989

Le président: Je vois que nous avons suffisamment de membres pour recevoir les témoignages. Je prierai donc M. Jim Burnett du U.S. National Transportation Safety Board de bien vouloir prendre place à la table. Monsieur Burnett, nous vous souhaitons la bienvenue au Canada et nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir témoigner devant le Comité. Nous étudions le projet de loi C-2, Loi constituant un bureau d'enquête sur les accidents des différents modes de transport, organisme qui est modelé jusqu'à un certain point sur votre organisme aux États-Unis.

Si je comprends bien, vous êtes l'ancien président du NTSB, dont vous êtes toujours membre; certaines nominations n'ont pas encore été faites à cause du changement de gouvernement. Je n'insisterai pas sur cette question, il est certain cependant que votre expérience passée de même que le poste que vous occupez à l'heure actuelle font de vous un témoin de choix pour nos délibérations. Vous pourrez ainsi nous expliquer les avantages et les inconvénients d'un organisme d'enquête multimodal.

Si je comprends bien, vous n'avez pas pas préparé de déclaration d'ouverture comme telle. Nous aimerions pouvoir aborder certaines questions avec vous, pas simplement le cas de *Valdez*, mais également l'accident de chemin de fer et de pipe-line de San Bernardino en Californie. Nous aimerions savoir comment vous procédez aux enquêtes à la suite d'accidents.

M. Jim Burnett (membre, National Transportation Safety Board): Merci, monsieur le président. C'est un grand honneur pour moi que de me trouver ici. Si je ne me trompe, j'étais dans cette même salle lorsque vous avez fait rapport de la Loi instaurant le Bureau canadien de sécurité aérienne. Nous nous intéressions énormément à l'adoption de cette loi et nous avons été très heureux des rapports que nous avons entretenus avec ce bureau. Je suis également très honoré de pouvoir participer à cette étude qui permettra d'élargir le cadre de cet organisme d'enquête aux autres modes de transport.

Je n'ai pas préparé de déclaration d'ouverture. En effet, je ne voudrais pas être considéré comme ayant un point de vue particulier sur les différentes questions sur lesquelles se penche votre comité. Pour la même raison, et ce n'est certainement pas à cause d'un manque d'intérêt mais tout simplement parce que je ne veux pas être appelé à témoigner sur des dispositions précises de ce projet de loi, je n'ai pas lu la copie qui m'a été envoyée, je le ferai sur le chemin du retour, je puis vous en assurer.

Cependant je me rends tout à fait compte que vous êtes aux prises avec les mêmes questions que celles qui nous

[Text]

States National Transportation Safety Board for several years. To the extent that I am able to be responsive to any questions you might have about our experience, I am certainly pleased and honoured to respond.

To give you a little bit of my personal background, I am a lawyer. I was a practising lawyer and municipal judge in my small hometown of Clinton, Arkansas. I was also a juvenile court judge. Upon being appointed to the board I was named chairman and I have served three two-year terms as chairman of the board. Under our law when the two-year term expires, it has expired, and you do not continue as chairman until a new nomination comes up, so our vice-chairman is serving as acting chairman at this time.

I would be pleased to respond to your questions.

The Chairman: So you have been chairman of the board for six years.

Mr. Burnett: Six years, and some period of time as acting chairman, in addition to that.

The Chairman: How many are on your board?

Mr. Burnett: We have a five-member board.

The Chairman: Does that represent different modes?

• 0935

Mr. Burnett: No, and I think it is very important we avoid doing that. I think one of the great successes we have had at the National Transportation Safety Board is that we have not divided up our membership in terms of different members being identified with different modes of transportation. I think when you do that you lose the collegiality of your body, and often there is a tendency for each one to become a satrap for his own area. We have not done that, and I am pleased to say that we have not.

The Chairman: I have one last question at the moment and then I am going to throw it open. How long is the term of your board members?

Mr. Burnett: We serve five-year terms, which means that one term expires at the end of each year.

The Chairman: Therefore, if you have a staggered. . .

Mr. Burnett: We serve five-year terms that are staggered. Unlike the chairmanship, the board member will continue in office until his successor is named, confirmed and sworn in.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Burnett, welcome to Ottawa.

One of the areas this committee has been wrestling with is the whole selection process for the members of the

[Translation]

ont préoccupé pendant plusieurs années au sein de notre organisme. Je suis certainement heureux et honoré de pouvoir répondre à toutes les questions que vous pourriez vouloir me poser et qui portent sur notre expérience.

Sur une note personnelle, je vous signale que je suis avocat. J'ai pratiqué le droit et j'ai été juge municipal dans ma petite ville natale de Clinton en Arkansas. J'ai également été juge au tribunal de la jeunesse. J'ai ensuite été nommé président du NTSB pendant trois mandats de deux ans chacun. Notre loi prévoit que, quand ce mandat de deux ans expire, le président est par le fait même démis de ses fonctions, à moins d'être nommé une autre fois président. C'est la raison pour laquelle le vice-président exerce à l'heure actuelle les fonctions de président suppléant.

Je suis maintenant disposé à répondre à vos questions.

Le président: Vous avez donc été président du National Transportation Safety Board pendant six ans.

M. Burnett: Oui, pendant six ans, et en outre j'ai également exercé les fonctions de président suppléant pendant une certaine période.

Le président: De combien de membres se compose votre organisme?

M. Burnett: De cinq membres.

Le président: Ces différents membres représentent-ils les différents modes de transport?

M. Burnett: Non, et je crois qu'il est très important d'éviter ce genre de chose. Si nous avons rencontré beaucoup de succès au National Transportation Safety Board, c'est que nous n'avons pas choisi les membres en fonction des différents modes de transport. Quand on commence à procéder de la sorte, on perd l'esprit de collégialité qui doit exister dans un organisme comme le nôtre, chaque membre devenant alors le grand spécialiste jaloux de son domaine. Nous n'avons pas procédé ainsi, et j'en suis très heureux d'ailleurs.

Le président: Je vous poserai une dernière question avant de donner la parole aux membres du Comité. Quelle est la durée du mandat des membres du NTSB?

M. Burnett: Il est de cinq ans, le mandat d'un des cinq membres expirant à la fin de chaque année.

Le président: Les nominations sont donc échelonnées. . .

M. Burnett: Les membres sont en fonction pendant cinq ans, et les nominations sont échelonnées. Contrairement à ce qui se passe dans le cas du président, les membres restent en fonction jusqu'à ce que leur successeur soit nommé, confirmé et assermenté.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Burnett, je vous souhaite la bienvenue à Ottawa.

Une des questions qui a beaucoup préoccupé le Comité est la façon de choisir les membres du nouveau bureau.

[Texte]

new board. Traditionally in Canada any board members are appointed by what we call the Governor in Council. Basically, the Cabinet makes a recommendation and through this process they are appointed.

The tendency has been that they have reflected the political philosophy of the government of the day, although not necessarily in all cases. This committee has the right after the fact to review appointments but does not have any kind of say. We cannot veto an appointment.

I know that your system is different. We have talked about the confirmation process, and obviously we have been watching on the news some of the major reviews that have occurred. I would like to explore that a little bit with you.

First of all, how does the president get the names in the first place? What process is used to select short lists of members of the board? Is there consultation with the industries involved, or consultation with the political parties? Then please describe the process from once the president appoints them to their confirmation.

Mr. Burnett: I have to begin my answer to that by saying that I am on one end of that pipeline and the people who make those decisions are on the other end, so mine might not be the best perspective about how that process goes about.

There are several ways, however, by which names are submitted that I am aware of. One is that sometimes industry groups sponsor someone. I do not know if that has been the normal way someone has come to be appointed to the National Transportation Safety Board, but it would be one of the ways.

Sometimes members of Congress will sponsor a particular candidate, and you have to remember that under our law, with all of our collegial bodies, a certain number of them are required to be not of the majority party.

For instance, with the safety board, not more than three members can be a member of any one party, so obviously the leadership party of the Congress that is not the President's will have some influence over who those appointees are from the Democratic party, for instance right now.

Also through the President's own political organizations names come up. When I submitted my name for the National Transportation Safety Board, my main connection with transportation safety was having been a traffic court judge. My judicial responsibilities were broader than that, but included that responsibility.

I became very interested in the issue of drunk driving and saw the safety board as a way of extending that issue at a time before it got the national attention it receives in the United States today, and also I was interested in those kinds of behavioural issues as they applied to other modes of transportation.

[Traduction]

Au Canada, les membres des organismes de ce genre sont depuis toujours nommés par le gouverneur en conseil à la suite d'une recommandation du cabinet.

De façon générale donc ces nominations reflètent la tendance politique du gouvernement du jour, même si ce n'est pas toujours le cas. Le Comité a le droit d'examiner ces nominations, mais n'a pas grand-chose à dire puisqu'il ne peut opposer de veto à une nomination.

Je sais que votre système est différent. Nous avons parlé de la confirmation et nous avons vu, à la radio et à la télévision, à l'occasion de cas importants, comment vous procédez. J'aimerais en discuter un peu avec vous.

Tout d'abord, comment le président obtient-il une liste de noms? Comment les sélectionne-t-on pour aboutir à la liste finale? Y a-t-il consultation avec les secteurs en cause ou avec les partis politiques? Que se passe-t-il entre la nomination par le président et la confirmation dans le poste?

M. Burnett: Je dois vous dire que je suis à un pôle de tout ce processus, alors que les décisionnaires sont à l'autre bout. Donc, ma perspective n'est peut-être pas la meilleure sur la question.

Le noms peuvent être présentés de différentes façons. Parfois les différents secteurs en proposent certains. Je ne sais si c'est la façon habituelle de procéder pour le National Transportation Safety Board, mais c'est une des possibilités.

Parfois les membres du Congrès parrainent un candidat; il faut se rappeler que la loi américaine prescrit qu'un certain nombre de membres des différents organismes collégiaux viennent de l'extérieur de la majorité.

Ainsi, dans le cas du NTSB, le nombre maximum de membres appartenant au même parti est de trois; ainsi le parti de la majorité au Congrès, c'est-à-dire le parti qui n'est pas celui du président, aura son mot à dire dans les nominations du Parti démocratique, du moins à l'heure actuelle.

Les organisations politiques du président soumettent également des noms. Lorsque j'ai soumis mon nom pour le National Transportation Safety Board, mon atout en la matière était que j'avais été juge d'un tribunal qui s'occupait d'infractions au code de la route. C'était mon lien avec la sécurité en matière de transport. Mes responsabilités de juge étaient plus vastes que cela, mais comprenaient notamment cette responsabilité.

Je me suis beaucoup intéressé à la question de la conduite en état d'ivresse et j'ai pensé que le National Transportation Safety Board était l'organisme le mieux capable de répondre aux besoins en ce domaine. C'était avant que cet organisme ne prenne l'importance qu'il a actuellement dans les préoccupations nationales. De plus

[Text]

Having been a part of the current President's, then Vice President's, campaign for the presidency of the United States in 1980 and having had some very effective congressional sponsorship, I was able to be considered. This raised an issue in the first year or two of my incumbency as chairman. Sometimes I was spoken of as a political hack. It has been a long time since I have heard that term applied to me. Usually I am now criticized for having been too notably independent of the Department of Transportation.

• 0940

Mr. Angus: The chairman has the same problem sometimes.

The Chairman: The independence, not the hack. I have never been appointed to a god-damned thing, and most likely never will be.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): That ought to tell you something.

The Chairman: Anyway, this is very interesting.

Mr. Burnett: I think our presidential appointment is very important to the board's work, because I think the prestige that it adds helps us get our work done. To the extent that we often critique other appointees of the President, it is well we come with the same credentials they have.

I think it is also important to understand that even more careful or involved scrutiny is given by the Senate to the appointees to the collegial bodies than is given to cabinet members in the confirmation process. I suppose I should revise that—it is certainly not more careful scrutiny. I think the members of Congress feel a right, when the President is appointing someone for a fixed term that may extend into someone else's administration, to intervene more readily in that appointive process than they would for someone serving at the pleasure of the President.

One of the reasons for our multi-member regulatory or investigative bodies in the United States is so that we have a variety of interests being represented there.

Mr. Angus: In terms of the confirmation hearings you have obviously had to go through them yourself. Of course that is making an assumption. I take it you only have to do hearings if you want to. They can automatically accept a nomination.

Mr. Burnett: I have always had a hearing. Sometimes it has been very short, but there is quite an elaborate process that leads up to it. In addition to having to justify your

[Translation]

je m'intéressais également à cet aspect du comportement humain dans le cadre des autres modes de transport également.

J'ai travaillé à la campagne électorale du président et du vice-président des États-Unis en 1980 et j'ai donc pu avoir des recommandations très utiles de membres du Congrès. C'est pourquoi on a pensé à moi comme membre possible de cet organisme. Cela a évidemment causé des problèmes au cours de mes deux premières années comme président du NTSB. On a dit que ma nomination était politique, mais ce n'est plus le cas à l'heure actuelle. Maintenant on me critique pour ma trop grande indépendance vis-à-vis du ministère des Transports.

M. Angus: Le président rencontre parfois les mêmes problèmes ici.

Le président: Il veut parler de l'indépendance, non de la nomination politique. On ne m'a en effet jamais nommé à quoi que ce soit et on ne me nommera probablement jamais.

Des voix: Ah!

M. Benjamin (Regina—Lumsden): C'est révélateur.

Le président: En tout cas, c'est très intéressant.

M. Burnett: La nomination présidentielle est très importante pour le travail réalisé par notre organisme, étant donné le prestige qui accompagne une telle nomination. Comme nous critiquons souvent d'autres personnes qui ont été nommées par le président, il est bon que nous ayons les mêmes lettres de créance qu'elles.

Il est également important de comprendre que l'examen par le Sénat des personnes nommées aux organismes collégiaux est encore plus serré que celui des membres du cabinet au cours du processus de confirmation. En fait, non, peut-être pas plus serré. Ce qui est certain, c'est que, lorsque le président nomme quelqu'un pour un mandat déterminé susceptible de se prolonger au cours de l'administration suivante, les membres du congrès s'estiment en droit d'intervenir plus facilement dans le processus de nomination que s'il s'agissait d'une personne nommée à titre amovible par le président.

Si les organismes de réglementation et d'enquête des États-Unis se composent de différents membres, c'est pour permettre à une variété d'intérêts d'y être représentés.

M. Angus: Vous avez dû vous prêter évidemment aux audiences de confirmation. Évidemment, la nomination peut être acceptée de façon automatique et sans audience.

M. Burnett: Il y a toujours eu des audiences, parfois elles ont été très courtes, mais il y a toutes sortes d'étapes qui y conduisent. Il faut tout d'abord justifier l'absence de

[Texte]

absence of conflict of interest and that sort of thing to the White House before your nomination, you go through the process again in answering formal questions in writing to the Senate committee before the confirmation hearing is scheduled. So they have ways of determining whether they have any major issues, and of course they have some access to the Federal Bureau of Investigation background report on the nominee.

Mr. Angus: Do they, ahead of time, say, okay, these are the kinds of qualifications we are looking for? Do you have to in effect submit or apply for the position based on given criteria?

Mr. Burnett: I think among our collegial bodies the NTSB may be somewhat unique in having some guidelines in statute law. When I came on the board, the requirement was that we had to have two of our five members be what is generally called technical members. The definition for the technical members is a little bit broader than "technical". It says you must have come out of accident reconstruction, human performance, transportation regulation.

It was, in my opinion, written so that congressional staff members would qualify. But obviously someone who was an engineer would also qualify. I think there has been some assumption that after you serve a term on the board you perhaps meet those qualifications.

The description is so vague that it probably could not be litigated, if an issue were raised. But of course it does influence the confirmation process. When the Senate considers a presidential nominee, they consider that nominee in light of the technical requirement section.

After I was appointed to the board, that number of two technical members was increased to three. There has been some consideration of requiring that of the chairman, although I think it quite pointedly has not been required of the chairman. The unanimous position of the membership of the safety board has been that this requirement should not be applied to all five members. It is important to have at least the potential of having people on the board who come from a public policy perspective rather than merely a scientific or technical perspective, because much of what we do is to take the technical gleanings of our staff and try to formulate those in a way such that they are of use to policy-makers: governmental policy-makers, management within the industries. It is therefore important to be able to bridge that gap.

Mr. Malone (Crowfoot): I have a number of areas on which I would like to ask a few questions. One of them is

[Traduction]

conflit d'intérêt à la Maison blanche avant la mise en candidature. Ensuite il faut recommencer tout ce processus lorsque l'on répond par écrit aux questions officielles du comité du Sénat avant la tenue des audiences de confirmation. De cette façon, les sénateurs peuvent préparer les questions importantes qu'ils pourraient poser et ils disposent évidemment des rapports d'enquête du FBI sur la personne dont la candidature est proposée.

M. Angus: Les sénateurs décident-ils des qualités requises préalables? En d'autres termes devez-vous répondre à certains critères avant de poser votre candidature?

M. Burnett: Le NTSB est assez unique puisque la loi prévoit des dispositions en la matière. Ainsi, au moment de ma candidature, deux des cinq membres devaient être considérés comme ayant des compétences techniques, ce terme étant pris dans un sens très large puisqu'il s'agit de compétences dans le domaine de la reconstruction à la suite d'un accident, de la performance humaine et de la réglementation en matière de transports.

Je suppose que ces critères ont été prévus pour permettre à des membres du personnel du Congrès d'être admissibles, mais également à quelqu'un comme un ingénieur. Je suppose que l'on remplit toutes ces qualités requises après avoir été en fonction et avoir exercé un mandat.

De toute façon la description des fonctions est tellement vague qu'elle ne pourrait pas prêter à des contestations judiciaires, mais elle influe quand même sur le processus de confirmation. Lorsque le Sénat étudie les qualités d'un candidat du président, il tient compte des articles sur les exigences techniques.

Après ma nomination au NTSB, le nombre de membres ayant des compétences techniques est passé de deux à trois. On a envisagé la possibilité d'exiger ce même genre de compétence du président, même si celle-ci n'avait pas été exigée pour de bonnes raisons. Les membres de l'organisme ont donc adopté la position suivante unanime: l'exigence en matière de qualification technique ne devrait pas s'appliquer aux cinq membres. Il est important d'avoir la possibilité de nommer à cet organisme des personnes qui viennent de la politique et pas simplement des personnes ayant une formation scientifique ou technique. En effet une grande partie de notre travail consiste à nous servir des documents techniques de notre personnel pour reformuler les choses de telle façon qu'elles puissent être utilisées par les responsables politiques: les décideurs au sein du gouvernement et les gestionnaires au sein des industries. Il est par conséquent très important de pouvoir établir ce lien.

M. Malone (Crowfoot): J'aimerais poser différentes questions dans plusieurs domaines. De temps à temps, le

[Text]

that this committee has from time to time asked other witnesses the question about the number of persons who serve on the board and what might be the appropriate number. The bill suggests five, and there are certainly some who are comfortable with that number. Others are suggesting, and usually it is for the argument that there needs to be more technical skill on the board, that it ought to be a larger number, seven or nine. Have you any view on what is an appropriate working group to bring about the kind of objectives the board should achieve?

Mr. Burnett: I have experience only with a five-member board, although we have operated for substantial periods of time with fewer than that because of vacancies on the board. I can say that as the number of members increases, so do certain inefficiencies in the process. There are more people to co-ordinate with. On the other hand, the problem with a three-member board would be that if you had a vacancy and were not able to fill it immediately, you would have the potential for a tie and you would lose some of the credibility, I think, that goes with a collegial body having passed on an issue. Five therefore seems to be the ideal number.

I think there is importance to having technical skill on the board, primarily because of the credibility it brings to the board, but these should be technical abilities that are fairly broad, rather than individual technical expertise. I think it would be a mistake if there were a tendency for the board to look to one of its members for authority in any one area, so again, rather than your having a collegial judgment about an issue, certain areas would be staked out to become the territory of a particular member and everyone would defer to that member on those particular issues, whether they be a breakdown by mode of transportation or by a certain kind of intellectual discipline.

Mr. Malone: You really went from the size of the board to my next question. I guess you have answered it well on the question of the requirement of technical skills on the board. Maybe I could ask you to expand there. What happens if you have one person on that board who has a very in-depth technical skill and you are investigating a mode of transportation for which that skill applies? Is there an inclination for that person to assume the role of investigation rather than of judgment?

Mr. Burnett: Inevitably you have that inclination, and I think you should not take it lightly but as something that needs to be avoided. But let me give you some examples from our practical experience. When I first became a member of the board we had a retired Coast Guard admiral, Patrick Bursley, a man of great intelligence. He was a lawyer for the Coast Guard and one of the people who helped draft the legislation that established our Department of Transportation as well as the National Transportation Safety Board. Pat Bursley obviously had a great interest in marine cases, but I never had the sense

[Translation]

Comité a demandé aux témoins quel serait à leur avis le nombre idéal de membres pour constituer un bureau. Le projet de loi prévoit que notre bureau sera doté de cinq membres. Certains députés sont d'accord avec ce chiffre. D'autres, estimant qu'il faudrait de personnes ayant des compétences techniques au sein d'un organisme de ce genre, estiment qu'il devrait y en avoir un nombre plus important, sept ou neuf. Quel est à votre avis le nombre de membres idéal pour permettre à un bureau comme celui qu'on veut instaurer de fonctionner convenablement.

M. Burnett: Je ne connais rien d'autre qu'un organisme de cinq membres. Même si nous avons fonctionné pendant des périodes assez longues avec moins de membres que cela étant donné qu'il y avait des postes vacants. Je peux vous dire que plus le nombre de membres augmente, moins le processus est efficace. Il faut en effet une coordination entre un plus grand nombre de membres. D'autre part, un organisme composé de trois membres seulement pourrait également poser des problèmes. En cas de vacances qu'on ne peut combler immédiatement, il est possible que les deux personnes restantes ne puissent en arriver à une décision unanime, ce qui éroderait la crédibilité de l'organisme en question. Il me semble par conséquent que cinq est un chiffre idéal.

J'estime qu'il est important d'avoir des personnes ayant des compétences techniques comme membre du bureau, pour des raisons de crédibilité, mais ces compétences devraient être assez vastes et ne pas porter sur un seul domaine, car dans un tel cas, le bureau envisagerait un des membres comme responsable d'un certain domaine, ce qui ne permettrait pas de prendre des décisions collectives sur certaines questions. Les domaines de compétence deviendraient la chasse gardée d'un membre, et les autres s'en remettraient à lui, que la répartition des compétences soit faite selon le mode de transport ou selon une autre discipline intellectuelle.

M. Malone: Vous avez déjà abordé la question suivante que je voulais poser et qui portait sur les exigences techniques des différents membres du bureau. Peut-être pourriez-vous m'en dire davantage. Que se passe-t-il dans le cas où un membre aurait une connaissance technique très poussée dans un domaine se rapportant au mode de transport qui fait l'objet de l'enquête? Le membre en question n'aurait-il pas tendance à assumer le rôle d'enquêteur plutôt que de juge?

M. Burnett: C'est un penchant naturel, et il faut s'en méfier, car cela doit être évité à tout prix. Je pourrais vous donner des exemples pratiques qui proviennent de notre propre expérience. Lors de ma première nomination, il y avait comme membre du NTSB un amiral de la garde côtière à la retraite, Patrick Bursley, homme d'une grande intelligence. Il avait été avocat pour la garde côtière et avait aidé à rédiger la loi qui établissait le ministère des Transports et le National Transportation Safety Board. Il s'intéressait énormément aux questions maritimes, mais je n'ai jamais eu l'impression que le

[Texte]

that the board deferred to his judgment in the sense of allowing him to do the thinking on that particular portion of our work.

One of the things that kept us from dividing up... It would have been very easy—we have five members and five modes of transportation we deal with—to appoint a member from each mode. In effect each would have been a satrap for his individual area. There would have been perhaps no real collegiality in the decision-making at all. However, one of the things that kept that from happening was that two-thirds of our total effort is in the aviation area. Everyone wants to be involved in the aviation decision-making, so the reciprocal sort of involvement of people who were aviators and the other modes of transportation seemed to come quite naturally.

• 0950

Another good example, which deals with intellectual discipline, is Dr. John Lauber, who clearly is one of our country's leading experts on human performance, particularly in the aviation area, but obviously he has great insight into those issues in the other modes of transportation. When it comes to those issues, his insight is very helpful to the board. However, I do not think any of the other four of us defer to him in the sense of allowing his judgment about human performance issues to supplant our own. Fortunately, there is not a lot of divergence within the board on those issues. We are all very committed to considering them as part of the causal areas and also as part of the remedy for many of our transportation safety problems.

Mr. Malone: I would like to ask about the area of pipeline transport and whether or not you will be investigating as a board the San Bernardino mishap that took place very recently. In our situation here, the National Energy Board would set the regulations for pipeline safety. It would also be the investigator in situations of accidents. I suppose a dual question comes here. One of them is that, in any mode of transportation, can your board on its own judgment go and cause an investigation, be it buses or whatever it might be, if the situation is extraordinary for some reason in the extent of its seriousness? Do you have that capacity to go and investigate, specifically with respect to pipelines? Will you be investigating that accident, as that would fall within your purview, and do you have any comment with respect to the question of the regulator who sets the regulations for a mode of transportation also being its own board of investigation?

[Traduction]

NTSB s'en remettait à son jugement ni le laissait seul responsable de ce domaine d'activités.

Étant donné que nous avions cinq membres et cinq modes de transport, il aurait été très facile de nommer un membre pour chaque mode, cela aurait fait de chacun de nous un grand pontife dans son domaine. Mais l'organisme aurait manqué totalement d'esprit de corps dans les prises de décision. Heureusement, ce qui a empêché qu'une telle situation ne se produise, c'est que l'aviation occupe les deux tiers de nos efforts. Tout le monde veut participer aux décisions concernant le secteur de l'aviation, de sorte que la participation réciproque des gens qui étaient dans l'aviation et de ceux qui travaillaient dans d'autres moyens de transport semble se produire tout naturellement.

Je vais en donner un autre bon exemple qui a trait à la discipline intellectuelle. Il s'agit de M. John Lauber, qui est manifestement l'un des plus éminents spécialistes américains du facteur humain, en particulier dans le domaine de l'aviation, mais il a évidemment une compréhension profonde de ces questions en ce qui concerne les autres moyens de transport. Quand nous discutons de ces questions, ses connaissances sont très utiles à l'ensemble du NTSB. Pourtant, je ne crois pas que les quatre autres membres du bureau s'inclinent devant lui, c'est-à-dire que nous ne laissons pas son jugement supplanter le nôtre en ce qui a trait au facteur humain. Heureusement, les divergences sur ces questions sont rares au sein du bureau. Nous sommes tous convaincus que ce facteur joue un rôle essentiel à la fois dans les causes et les solutions de beaucoup de nos problèmes de sécurité dans les transports.

M. Malone: Au sujet des pipelines, je voudrais savoir si votre bureau va faire enquête sur l'accident de San Bernardino, qui a eu lieu très récemment. Dans notre cas, c'est l'Office national de l'Énergie qui fixe les règlements concernant la sécurité des pipelines. Cet office ferait également enquête en cas d'accidents. À mon avis, deux questions viennent à l'esprit ici. La première est celle-ci: est-ce que votre bureau peut, de son propre chef, lancer une enquête dans n'importe quel secteur des transports, qu'il s'agisse d'autobus ou d'un autre moyen de transport, si, pour une raison quelconque, la situation est extraordinaire du point de vue de la gravité? Est-ce que vous avez le pouvoir de décider vous-même de faire enquête, en particulier dans le domaine des pipelines? Est-ce que vous ferez enquête sur cet accident, dans la mesure où cela relève de votre domaine de compétence? D'autre part, avez-vous des observations à formuler au sujet d'un organisme qui est à la fois chargé de promulguer les règlements relatifs à un moyen de transport donné et d'effectuer lui-même les enquêtes dans son domaine?

Mr. Burnett: There are several questions there—

Mr. Malone: Quite a few, actually.

M. Burnett: Il y a là plusieurs questions. . .

M. Malone: Un bon nombre, en effet.

[Text]

Mr. Burnett: —if I can remember them all. I will try first to deal with the broad issue of what our investigative authority is.

We talk about our jurisdiction extending to five modes of transportation. They are of course aviation, rail, marine, pipeline, and highway. In aviation, we are expected under the law to investigate all aviation accidents and our only discretion is defining an accident and then determining how many resources we would give to each accident investigation. Within the other modes of transportation, we can only generally do a sampling of the investigations that take place and we have a lot of discretion. We frequently intentionally change our criteria so we can focus at different times on different issues.

Applying this to pipelines, our smallest technical staff is that devoted to pipelines, but I think we have had a great impact on the safety of pipeline transportation in our country. One of the big examples would be the problem we have of people digging into pipelines. The one-call systems that have been created in almost every state in our country, where excavators are required to call in to a central reporting facility who then contacts all the pipeline owners in that area so they can go out and stake down their pipelines, have resulted in a great decrease in the number of releases we have had. That has been due to safety board work.

As a general proposition, it is best to have accident investigations separated from the regulatory authority. It is wise to have the regulatory authority participate in the accident investigation, as we do, but the direction of the accident investigation should be such that if the investigation suggests that there has been a failure on the part of the regulatory or enforcement authority then that will be pointed up in the course of the investigation. That applies to pipelines as well as to other modes.

Mr. Malone: Will you be investigating the...?

Mr. Burnett: Yes, we are investigating the San Bernardino. We would have even if no rail issue were involved. However, we are conducting that investigation of the pipeline aspects under the investigator in charge, who was originally dispatched to the scene for the rail accident that preceded it. There is the issue, although it has not yet been determined, that the previous rail accident may have caused the pipeline accident. This is going to be a combined investigation. When we sent our rail investigator back, we sent our pipeline expertise with him. The San Bernardino accident is a good example of the need for having one accident investigation agency that

[Translation]

M. Burnett: ... et je vais essayer de me les rappeler toutes. Je vais d'abord tenter d'aborder la question générale de l'étendue de nos pouvoirs en matière d'enquête.

Notre domaine de compétence s'étend à cinq moyens de transport. Il s'agit, bien sûr, de l'aviation, des chemins de fer, de la navigation maritime, des pipelines et des transports routiers. Pour ce qui est de l'aviation, la loi exige que nous fassions enquête sur tous les accidents d'aviation; notre seule marge de manoeuvre consiste à définir ce qui constitue un accident et à déterminer les ressources que nous allons consacrer à chaque enquête. Pour les autres moyens de transport, de façon générale, nous pouvons seulement faire un échantillonnage des enquêtes qui s'effectuent et nous avons beaucoup de latitude. Il nous arrive fréquemment de changer intentionnellement nos critères afin de mettre l'accent sur des aspects différents à diverses époques.

Maintenant, pour ce qui est des pipelines, c'est dans ce secteur que notre personnel technique est le plus restreint, mais je crois que nous avons eu beaucoup d'influence sur la sécurité du transport par pipeline dans notre pays. L'un des principaux exemples est le problème des gens qui creusent aux endroits où des pipelines sont enfouis. Dans presque tous les États américains, on a mis sur pied un système de centrale téléphonique unique; quiconque veut faire des travaux d'excavation doit d'abord téléphoner à un organisme central, qui communique ensuite avec tous les propriétaires de pipelines de la région afin que ceux-ci puissent aller sur place pour délimiter le tracé de leur pipeline. Ce système, mis sur pied grâce au travail du bureau de la sécurité des transports, a grandement réduit le nombre d'accidents provoquant des fuites.

De façon générale, il est préférable que le service chargé de faire enquête en cas d'accidents soit séparé de l'organisme de réglementation. Il est sage de faire en sorte que l'organisme de réglementation participe aux enquêtes sur les accidents, comme nous le faisons, mais l'enquête devrait être dirigée de telle manière que si les conclusions de l'enquête amènent à penser qu'il y a une lacune en matière de réglementation ou d'application des règlements, cette lacune sera signalée dans le rapport d'enquête. Cela s'applique aux pipelines aussi bien qu'aux autres secteurs du transport.

M. Malone: Est-ce que vous allez faire enquête sur...?

M. Burnett: Oui, nous faisons enquête sur l'accident de San Bernardino. Nous l'aurions fait même si les chemins de fer n'étaient pas en cause. Nous menons cependant cette enquête sur l'accident de pipelines sous les auspices de l'enquêteur responsable, lequel a été envoyé à l'origine sur les lieux à l'occasion de l'accident ferroviaire qui a précédé celui du pipeline. Nous soupçonnons, bien que cela n'ait pas encore été prouvé, que l'accident de chemin de fer a peut-être causé l'accident de pipeline. Nous allons donc combiner les deux enquêtes. Quand nous avons renvoyé sur les lieux notre enquêteur des chemins de fer, nous l'avons fait accompagner de nos spécialistes des

[Texte]

reaches all the modes. Otherwise we would have two agencies trying to determine the issue without any guide to who was really in charge.

• 0955

Mr. Malone: Why would you be investigating that issue? Is it because of the seriousness of the property damage, or that lives were lost? I take it from your earlier comment that you would not investigate every pipeline accident. You would not investigate something out in the middle of the prairies that was minimal in damage and caused no loss of life.

Mr. Burnett: Our criteria for reporting and selecting accidents are to some extent based on the severity of the accident. Obviously, the more severe the accident, the more there is a public demand that there be some official determination of its cause.

There is also a need, many times, to investigate accidents that point up important safety issues. From these you can learn a lot, even though they did not result in loss of life or even great property damage. We also try to select some accidents that we think will teach us something, even though they are not of great import, or would not take up a lot of time in the judicial system.

Mr. Malone: Is that a matter of your judgment, or is it prescribed by the legislation and regulations that apply to your board? Do you have the capacity to pick and choose which accidents you will investigate?

Mr. Burnett: Generally we do. In each mode of transportation we have some statutory rules that are somewhat different. For instance, our legislation on marine accident investigations would suggest that we define a major marine accident. We define it in co-operation with the Coast Guard, unique in our accident investigation activity.

The Chairman: Did you do that with *Valdez*?

Mr. Burnett: Yes, I was just going to work that in. We sit down with the Coast Guard ahead of time, and make an agreement about what a major marine accident is. Usually we say it is six fatalities, a loss of a vessel of over 500 gross tons, and certain property damage. I believe we use \$1 million now.

Valdez would have qualified because of the property damage. However, let us presume that the *Valdez* grounding had somehow been corrected before you lost \$1 million worth of cargo. Quite likely we would have wanted to investigate it anyway, and we have the option

[Traduction]

pipelines. L'accident de San Bernardino illustre bien la nécessité d'avoir un seul organisme d'enquête sur les accidents dans tous les moyens de transport. Autrement, deux organismes distincts s'efforceraient de tirer l'affaire au clair sans que l'on sache exactement qui est responsable.

M. Malone: Pourquoi faites-vous enquête sur cet accident? Est-ce à cause de l'étendue des dommages matériels ou bien parce qu'il y a eu perte de vie? Je conclus de ce que vous avez dit tout à l'heure que vous ne feriez pas normalement enquête sur tous les accidents de pipeline. Vous ne feriez pas enquête sur un incident quelconque survenu au beau milieu des Prairies et qui aurait causé des dommages minimes et aucune perte de vie.

M. Burnett: Nos critères pour choisir les accidents sur lesquels nous faisons rapport sont fondés dans une certaine mesure sur la gravité. Évidemment, plus l'accident est grave, plus le public exige que les autorités en déterminent officiellement la cause.

Il arrive souvent aussi qu'il soit nécessaire de faire enquête sur des accidents qui mettent en lumière des questions importantes en matière de sécurité. Il y a beaucoup à apprendre de telles enquêtes, même si l'accident n'a causé ni perte de vie ni dommage matériel très important. Nous essayons donc de choisir des accidents dont nous pensons pouvoir tirer des enseignements, même s'ils sont d'importance mineure ou si les tribunaux n'y consacraient pas beaucoup de temps.

M. Malone: Est-ce laissé à votre jugement ou est-ce prescrit par la loi et les règlements qui régissent votre bureau? Avez-vous le pouvoir de choisir les accidents sur lesquels vous ferez enquête?

M. Burnett: En général, oui. Les dispositions législatives sont quelque peu différentes pour chaque moyen de transport. Par exemple, notre loi qui régit les enquêtes sur les accidents maritimes nous demande de définir ce qui constitue un accident maritime important. Nous le faisons en collaboration avec la garde côtière; c'est un cas unique dans nos activités d'enquête.

Le président: L'avez-vous fait dans le cas du *Valdez*?

M. Burnett: Oui, j'allais justement aborder ce point. Nous nous entendons avec les représentants de la garde côtière pour définir ce qui constitue un accident maritime majeur. Habituellement, nous disons qu'un accident est tel s'il a fait six victimes, s'il a causé la perte d'un navire, d'un tonnage brut supérieur à 500 tonnes et s'il a causé certains dommages matériels. Je crois que le montant est actuellement fixé à 1 million de dollars.

L'accident du *Valdez* correspond à ces critères à cause de l'étendue des dommages matériels. Supposons cependant que le *Valdez* se soit échoué, mais que l'on ait réussi d'une façon ou d'une autre à colmater la brèche avant d'avoir perdu 1 million de dollars de cargaison.

[Text]

under another section of the law to do so, although we might have gotten into some jurisdictional debates with the Coast Guard, Exxon, or the State of Alaska.

We get into that issue most frequently with cruise vessels. You can have a fire, for instance, on a cruise vessel and nobody is injured, but it could have caused the loss of 1,000 people. We do not allow the lack of \$1 million worth of property damage to stop us from investigating the incident, but we have to use a different section of our enabling statute. We also get into issues of the registration of the vessel. If it happens out in international waters, an argument is made, as it is being in a case now, that we do not have jurisdiction, even though it was sailing out of Miami and was coming back to Miami.

We are attempting to investigate that accident, even though it occurred under a foreign flag. When we think we have a critical safety issue, we expand our jurisdiction to its natural limits. But we cannot feel that we are obligated to investigate all accidents under any kind of particular legal definition because we do not have the resources to do it.

• 1000

The Chairman: That is a good and exhaustive answer to a very important question.

Members, if there are legitimate supplementaries on a point that is being covered, in view of the nature of this evidence and to help us and so that members all stay on beam, the Chair will certainly entertain proper supplementaries so that we do not have to sit here and then later come back and rehash matters on which this witness is giving very clear evidence or repeat a lot to lead into it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I hope also that you will caution all of us, in the course of supplementaries, to ask a supplementary that is only to extend the question that is being asked. We have had a number of times where somebody bootlegs a new question in the guise of a supplementary.

The Chairman: I think you heard me say that the Chair would entertain legitimate supplementaries. I am all for legitimacy and not for the opposite coin.

Mr. Keyes (Hamilton West): I have all the faith in our chairman. Of course we would all be in my wet blanket if we did not.

[Translation]

Nous aurions fort probablement décidé de faire enquête de toute façon, et nous avons la possibilité de le faire au terme d'un autre article de la loi; par contre, nous serions peut-être entrés en conflit avec la garde côtière, la compagnie Exxon, ou encore l'État de l'Alaska, pour ce qui est de nos champs de compétence respectifs.

Ce problème se pose le plus souvent à propos des navires de croisière. Supposons, par exemple, qu'il y ait un incendie sur un navire de croisière; personne n'a été blessé, mais l'incident aurait pu entraîner la mort de 1,000 personnes. Même si la valeur des dommages n'atteint pas 1 million de dollars, cela ne nous empêche pas de déclencher une enquête, mais nous devons alors invoquer un article différent de notre loi habilitante. Il y a aussi le problème de l'immatriculation du navire. Si l'accident arrive dans les eaux internationales, on peut soutenir, comme on le fait actuellement à propos d'une affaire en cours que nous n'avons pas la compétence voulue pour faire enquête, même si le port de Miami est à la fois le point de départ et la destination du navire.

Nous essayons de faire enquête sur cet accident, même si le navire battait pavillon étranger. Lorsque nous estimons qu'un problème crucial de sécurité est en jeu, nous élargissons notre champ de compétence de manière à englober tout ce qui en fait naturellement partie. Mais nous ne nous sentons nullement obligés de faire enquête sur tous les accidents en fonction d'une définition juridique particulière, parce que nous n'avons pas les ressources voulues pour le faire.

Le président: Voilà une réponse excellente et complète à une question très importante.

Mesdames et messieurs, si vous avez des questions supplémentaires légitimes à poser sur un des points abordés, étant donné la nature de la présente audience et pour que tous les députés restent sur la bonne voie, la présidence est certainement disposée à permettre des questions supplémentaires légitimes, afin que nous n'ayons pas besoin de revenir par la suite sur des questions auxquelles notre témoin donne des réponses très précises.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère également que vous nous mettrez en garde, au moment de poser des questions supplémentaires, afin que nous posions seulement des questions servant à compléter la question en discussion. Il est arrivé souvent que quelqu'un, sous prétexte de poser une question supplémentaire, s'arrange pour en poser une autre n'ayant rien à voir avec la précédente.

Le président: Je crois avoir dit que la présidence permettra des questions supplémentaires légitimes. Je suis tout à fait en faveur de la légitimité, pas du contraire.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je fais entièrement confiance à notre président. Bien sûr, nous partirions tous du mauvais pied si ce n'était pas le cas.

[Texte]

Good morning, Mr. Burnett. Just along the same line of questioning we were just on with regard to the marine situation, how is the investigation of pleasure boats carried out? What is the jurisdiction there with regard to the board?

Mr. Burnett: Pleasure boats very seldom amount to a major marine accident under the definition at which we have arrived with the Coast Guard under the terms of the statute. We frequently investigate them, but we do that much in the same way we investigate highway accidents. We try to do a package of them at a time.

For instance, we became concerned several years ago about the extent to which alcohol particularly was contributing to that problem. We did a package of accident investigations as part of a safety study. Our law gives us enough flexibility that we were able to do that.

The Coast Guard is not usually highly involved in the investigation of those accidents unless they happen to be on the navigable waters of the United States. Most of those types of accidents occur under state enforcement in the United States. It is not a matter of there being a sensitivity within about how we approach it.

Mr. Keyes: Mr. Burnett, we have some ferries running on the northern waters that are full of tourists. If there were a major accident with a large loss of life, would it be considered to be more in the jurisdiction of your board to investigate?

Mr. Burnett: It would clearly be within our jurisdiction. For instance, if we had the Staten Island ferry operating out of New York with 5,000 people on it—

Mr. Keyes: —and it sunk—

Mr. Burnett: —that would be a major marine accident, assuming that six of them drowned. If six of them did not drown and the boat were not lost, then we would have to come under another section of our law in order to get to that, but we would do it anyway.

Mr. Keyes: I see. The statutes are different.

Let me point out that, according to a report I have looked over and looked at, they have a wonderful organizational chart. I wonder if we could have one on the proposed bill. I think CASB does have a proposed chart. Is there anything we can work together, through research, to accommodate us for that kind of a...? It is something you can chew over while I am asking the questions.

The word "safety" is included in the title of the U.S. board. Why?

Mr. Burnett: I think it is our mission. I am certainly glad we have the word "safety" in our title because transportation safety is our mission. We consider ourselves advocates for safety. Much of the reason we have

[Traduction]

Bonjour, monsieur Burnett. Pour rester dans la même veine, au sujet de la situation dans le secteur maritime, comment procède-t-on aux enquêtes sur les accidents impliquant des embarcations de plaisance? Quelle est la compétence du bureau à cet égard?

M. Burnett: Les embarcations de plaisance sont très rarement impliquées dans des accidents maritimes majeurs, d'après la définition dont nous avons convenu avec la garde côtière aux termes de la loi. Nous faisons fréquemment enquête sur des accidents de ce genre, mais nous le faisons de la même manière que nous procédons pour les accidents de la route. Nous essayons d'enquêter simultanément sur un certain nombre d'entre eux.

Par exemple, il y a plusieurs années nous nous sommes inquiétés de la fréquence des accidents liés à la consommation d'alcool. Nous avons donc fait enquête sur un certain nombre d'accidents de ce genre dans le cadre d'une étude sur la sécurité. La loi qui nous régit est suffisamment souple pour nous le permettre.

Habituellement, la garde côtière ne participe pas étroitement aux enquêtes sur ces accidents, à moins qu'ils ne soient survenus dans les eaux navigables des États-Unis. Le plus souvent aux États-Unis, ce sont les services d'application de la loi des États qui s'occupent de ce genre d'accidents. S'il en est ainsi, ce n'est pas par susceptibilité quant à la manière dont nous abordons l'enquête.

M. Keyes: Monsieur Burnett, nous avons des navires remplis de touristes qui sillonnent les eaux du Nord. S'il y avait un accident important faisant de nombreuses victimes, est-ce que ce serait plutôt considéré comme relevant de la compétence de votre bureau?

M. Burnett: Il est certain que ce serait de notre ressort. Si, par exemple, le traversier de Staten Island quittait le port de New-York avec 5 000 personnes à bord. . .

M. Keyes: . . . supposons qu'il coule. . .

M. Burnett: . . . Ce serait un accident maritime majeur, si six personnes se noient. S'il n'y a pas eu six victimes et si le navire n'a pas coulé, alors il faudrait invoquer un autre article de notre loi pour faire enquête, mais nous le ferions de toute façon.

M. Keyes: Je vois. C'est une loi différente.

Je voudrais signaler que dans ce rapport que je viens de consulter, on trouve un magnifique organigramme. Je me demande si l'on pourrait avoir quelque chose de ce genre dans le projet de loi à l'étude. Je crois que le Bureau canadien de la sécurité aérienne a effectivement proposé un organigramme. Serait-il possible d'en discuter, de faire appel aux services de recherche, afin de nous fournir quelque chose de ce genre? Vous pouvez y réfléchir pendant que je pose mes questions.

Le nom officiel de l'organisme américain comprend le mot «safety» (sécurité). Pourquoi?

M. Burnett: Je pense que c'est notre mission. Je suis absolument ravi que le mot «safety» (sécurité) figure dans le nom de notre organisme, puisque notre mission est justement d'assurer la sécurité dans les transports. Nous

[Text]

been so successful in getting our recommendations adopted is that we go beyond our recommendations to doing some tail-twisting within the bureaucratic system, even appealing over the heads of bureaucrats to the public, if we need to, in order to try to obtain the adoption of our recommendations.

Mr. Keyes: In your opinion, would you recommend that the word "safety" ought to be included in the title of our particular bill?

Mr. Burnett: This is the very kind of thing I wanted to avoid doing. I will clearly say that I am quite proud that we have it in our title.

Mr. Keyes: Mr. Chairman, I will take that as a hint. In light of the mandate of the board, it is something we should consider.

Is a five-member board sufficient, in light of all the work that has to be done and all the investigations that have to be looked at?

Mr. Burnett: You understand that our board members become fairly much involved in the conduct of actual major investigations. It is not technically true that board members direct investigations. Investigations are directed by the investigators in charge. We certainly respond along with our go-teams and act as public spokesmen for the investigation. There are times when you have a lot of accidents—and it seems like the last few weeks have been one of those times—when it seems nice to have someone else to share the burden.

• 1005

I will assure you there are inefficiencies involved in increasing the size of a board, particularly when you get into the recommendation process. Recommendation to another governmental agency, or to a company, is not going to carry much weight if it is based on a divided board. You have to try to come to some kind of a recommendation that can be generally supported by the members. When you have to co-ordinate that through a body of five—that is, the adoption of the report and the adoption of recommendations—it is a major challenge. I am glad we do not have to do that with a ten-member board. That would be my concern about having a larger board.

Mr. Keyes: What arrangements have been made between the board and other accident investigation agencies to handle jurisdictional problem, and some overlapping? You have a board wanting to investigate a particular accident but there are already other

[Translation]

nous considérons comme des champions de la sécurité. Si nous avons obtenu autant de succès pour faire adopter nos recommandations, c'est, entre autres parce que nous ne nous contentons pas d'énoncer des recommandations, nous faisons également un peu de tordage de bras dans l'appareil bureaucratique, nous en appelons même directement au public, par-dessus la tête des hauts fonctionnaires, au besoin, pour essayer de faire appliquer nos recommandations.

M. Keyes: À votre avis, est-ce que le mot «sécurité» devrait figurer dans le titre de notre projet de loi?

M. Burnett: Voilà exactement ce que je voulais éviter. Je peux dire catégoriquement que je suis absolument enchanté que ce mot fasse partie du nom de notre organisme.

M. Keyes: Monsieur le président, je crois que nous pouvons comprendre à demi-mot. Étant donné le mandat du bureau, c'est quelque chose que nous devrions envisager de faire.

Est-ce qu'un bureau de cinq membres suffit à la tâche, compte tenu de tout le travail qu'il faut accomplir et de toutes les enquêtes qu'il faut suivre?

M. Burnett: Vous n'ignorez pas que les membres de notre bureau participent assez étroitement à la direction proprement dite des grandes enquêtes. On ne peut pas dire à proprement parler que les membres du bureau dirigent les enquêtes. C'est l'enquêteur responsable qui dirige l'enquête. Mais nous y participons, aux côtés de nos équipes volantes, et nous servons de porte-parole pour informer le public des progrès de l'enquête. Il y a des périodes, lorsque les accidents se multiplient, ce qui semble être le cas ces dernières semaines, où il serait bien d'avoir quelqu'un d'autre à nos côtés pour partager la tâche.

Je vous assure que lorsque l'on augmente le nombre des personnes qui font partie d'un bureau, c'est l'efficacité qui en souffre, en particulier quant il s'agit de faire adopter les recommandations. Une recommandation qui s'adresse à un autre service gouvernemental ou à une entreprise privée n'a pas beaucoup de poids si elle émane d'un organisme divisé. Il faut s'efforcer d'en arriver à une recommandation qui soit appuyée par l'ensemble des membres. C'est déjà tout un défi que de coordonner les activités d'un bureau de cinq membres, c'est-à-dire l'adoption du rapport et l'adoption des recommandations. Je suis content que nous n'ayons pas un bureau de dix membres. C'est ce qui m'inquiète quand on invoque la possibilité d'un bureau plus nombreux.

M. Keyes: Quels arrangements ont été pris entre le bureau et d'autres organismes qui font enquête sur des accidents pour résoudre les conflits de compétence lorsqu'il y a chevauchement? Supposons qu'un organisme veuille faire enquête sur un accident donné et qu'il y ait

[Texte]

investigation teams or agencies investigating that accident. How do you handle that overlapping?

Mr. Burnett: Well, we do have some memoranda of agreement with other agencies. However, I think in almost all those we have created the board really has the final say about what we do. We have not tried to be—

Mr. Keyes: So you have jurisdictional power to say that everybody must clear out because you are going to look at this thing now.

Mr. Burnett: Yes. We think we do, but it is less clear, except for aviation. We have been given primacy, but the statutory authority is not exactly parallel. We do not flex our muscle perhaps as much in the surface modes of transportation as we do in aviation. We have grown up with aviation. When you go to an aviation accident site, everybody is waiting there. They do not let anybody touch it, waiting for the NTSB to arrive. When you go out to a railroad accident site, if you do not hurry to get there, they have it cleaned up and the trains running again before you ever show up. On the other hand, our resources are such that if we actually expected them to hold up any kind of salvage activity until we got there, in many cases it would be a major imposition on them.

Mr. Keyes: Does your board accommodate the owner of a property that is the scene of an accident? Is he or she permitted consultations at all with the board investigator who arrives at the scene?

Mr. Burnett: Just because he is the owner of the property on which the accident took place does not mean he becomes a party to our investigation.

Mr. Keyes: Is that in your statute at all? Is there a line that says he can have consultation?

Mr. Burnett: By the absence of it, it is not. You have to realize that we operate very much in public. At the end of a day, our investigator in charge or the board member on the scene is authorized and expected to give out all the factual information we have accumulated. Another good example of this occurs when the representative of the insurance carrier shows up. By our regulations, no one who represents an insurer is entitled to be a party representative. There is a constant tension about that, because the people who own the whole of the airplane will show up and say it is their airplane, it has been involved in an accident and now belongs to their insurance company, and that we are crawling all over it and will not let them participate in the investigation.

[Traduction]

déjà d'autres équipes d'enquêteurs ou d'autres services faisant enquête sur cet accident. Comment abordez-vous ce problème du chevauchement des compétences?

M. Burnett: Eh bien, nous avons des protocoles d'entente avec d'autres organismes. Je crois cependant que dans presque tous les cas, c'est notre bureau qui a en fait le dernier mot pour ce qui est de notre intervention. Nous n'avons pas essayé d'être. . .

M. Keyes: La loi vous donne donc le pouvoir d'ordonner à tout le monde de dégager les lieux dès que vous arrivez pour faire enquête.

M. Burnett: Oui. C'est du moins notre interprétation, mais ce n'est pas toujours clair, sauf dans le cas de l'aviation. On nous a accordé la primauté, mais les textes de loi ne sont pas exactement parallèles. Nous n'usons peut-être pas de notre autorité avec autant de fermeté pour les moyens de transport de surface que dans le cas de l'aviation. Notre organisme a grandi en même temps que l'aviation. Quand on va sur les lieux d'un accident d'avion, tout le monde attend. On ne laisse personne toucher à quoi que ce soit, on attend les représentants du NTSB. Par contre, dans le cas d'un accident de chemin de fer, il faut se dépêcher, sinon on a dégagé les lieux, et les trains ont commencé à circuler avant qu'on arrive sur place. Il est vrai que nos ressources sont limitées, de sorte que si l'on exigeait que l'on ne touche absolument à rien avant notre arrivée, dans bien des cas, ce serait une lourde tâche.

M. Keyes: Est-ce que votre bureau communique avec le propriétaire du terrain où a lieu l'accident? Permet-on à cette personne de parler à l'enquêteur qui arrive sur les lieux?

M. Burnett: Ce n'est pas parce qu'une personne se trouve être propriétaire du terrain où a eu lieu l'accident qu'elle participe automatiquement à notre enquête.

M. Keyes: Y a-t-il quelque chose à ce sujet dans vos textes de loi? Y a-t-il un article qui précise que le ou la propriétaire peut être consulté?

M. Burnett: Il n'en est pas fait mention du tout. Il ne faut pas oublier que toutes nos activités sont publiques. À la fin de chaque journée d'enquête, notre enquêteur responsable ou le membre du bureau qui est sur les lieux est autorisé à divulguer tous les renseignements d'ordre factuel que nous avons recueillis; non seulement il est autorisé à le faire, mais on s'attend à ce qu'il le fasse. Je peux aussi donner l'exemple du représentant des assureurs qui arrive sur les lieux de l'accident. Nos règlements précisent qu'aucun porte-parole d'une compagnie d'assurance n'est autorisé à représenter l'une des parties en cause. Cela crée constamment des tensions, car le propriétaire de l'avion arrive sur les lieux et déclare qu'il s'agit de son avion, qu'il y a eu accident et que l'avion appartient donc à la compagnie d'assurance, et il proteste contre le fait que nos gens fouillent partout et ne permettent pas aux représentants de l'assureur de participer à l'enquête.

[Text]

If we allowed the claimants and the insurers to come in and be a part of the investigation, then the rhythm of the investigation would be determined by the litigation process. It has been the board's constant fight to have a process aimed towards safety and remedy and not one primarily responsive to litigational pressures. We try to separate ourselves from that as much as we can.

Another example of this would be in the railroad industry, where one of the problems that you have is that you are almost always on their property. For instance, we will have union representatives as members; they are parties, and the railroad will ask what union people are doing on our property. So there is a constant tension there.

• 1010

I think we have been fairly successful in running our own investigations, but it is much more of a struggle in the circuit modes of transportation than it is in aviation because the aviation industry has grown up with our style of accident investigation.

I think you have to be very careful not to just try to force the other modes of transportation into that mould without considering the differences. At the same time, I think there is great value to applying what we have seen to be a working arrangement that has been produced by experience in the aviation industry to the other modes of transportation.

Mr. Keyes: Just a final question, Mr. Chairman. What reason would you give, Mr. Burnett, to the exclusion in your statutes of consultations of property owners with an investigator?

Say there is a rail accident, for an example. You have a team—usually the property owner or railways send their team in—and this team has vast experience and a lot of knowledge on any particular aspect. Whether it is the brakes, or the rail, or the incline, or the speed or whatever, they have an incredible knowledge.

Do you feel that your board has those kind of resources to walk in there and determine, or do you think it would be an aid to have somebody of that expertise on the scene with you in consultation with your investigators?

Mr. Burnett: Oh, always. We not only allow it, we ask for it. We designate parties to our investigation. In a railroad, for instance, the carrier, as well as the unions, in many cases, are named as parties. When we have an accident on an airport or around an airport, the airport management is a party to our investigation. Their expertise is used, and they designate people frequently. The airport people have representatives on the board that considers the emergency response and the fire-fighting on that committee. So we definitely use that.

[Translation]

Si nous permettions aux requérants et aux assureurs de participer à l'enquête, alors le rythme de l'enquête serait déterminé par le processus de règlement des litiges. Le bureau n'a cessé de se battre pour que le processus soit orienté vers la sécurité et la solution des problèmes de sécurité, et ne soit pas fondamentalement soumis aux pressions des parties à un litige. Nous essayons de nous isoler le plus possible de cet aspect.

On pourrait aussi donner l'exemple du secteur ferroviaire. L'un des problèmes qui se posent, c'est que l'on est presque toujours sur la propriété des compagnies de chemins de fer. Des représentants des syndicats, par exemple, peuvent participer à notre enquête et les porte-parole de la compagnie nous demandent ce que ces gens là font sur leur propriété. Il y a donc constamment des tensions.

Je crois que nous avons connu pas mal de succès dans nos enquêtes, mais le problème se pose plutôt dans le cas des autres modes de transport que dans celui de l'aviation puisque celle-ci a l'habitude de notre style quand il s'agit d'enquête sur les accidents.

Je crois qu'il faut se montrer très prudent et ne pas forcer les autres modes de transport à adopter cette structure sans tenir compte des différences qui existent. Par ailleurs, je crois qu'il serait avantageux d'appliquer aux autres modes de transport une entente pratique qui résulte de notre expérience auprès de l'industrie de l'aviation.

M. Keyes: Une dernière question, monsieur le président. Quelle est la raison que vous invoqueriez, monsieur Burnett, pour exclure de vos statuts la consultation, par un enquêteur, des propriétaires?

Prenons l'exemple d'un accident ferroviaire. Habituellement une équipe qui est envoyée sur place par le propriétaire ou la compagnie de chemins de fer. Or cette équipe possède une vaste expérience et une grande connaissance de tous les aspects particuliers. Qu'il s'agisse des freins, des rails, de la pente, de la vitesse ou de quelque autre facteur, ces gens-là possèdent des connaissances immenses.

À votre avis, votre bureau possède-t-il les ressources qui lui permettent de tout déterminer sur place? Ne croyez-vous pas plutôt qu'il serait utile que des gens possédant toutes ces connaissances se trouvent sur les lieux et que vos enquêteurs puissent les consulter?

M. Burnett: C'est toujours le cas. Non seulement nous le permettons, mais nous le demandons. Nous désignons des groupes qui participent à notre enquête. Dans le cas des chemins de fer, par exemple, le transporteur et les syndicats, dans bien des cas, sont désignés comme parties. Lorsque nous avons un accident à un aéroport ou près d'un aéroport, la direction de l'aéroport participe à nos enquêtes. Leurs connaissances sont utilisées, et eux-mêmes désignent fréquemment d'autres personnes. La direction de l'aéroport compte des représentants au comité qui

[Texte]

But simply being the owner of the property, or simply having an interest in the investigation that arises out of litigation, rather than one that arises from being involved in the remedy to the accident, in the sense that a rail carrier or an operator of an aircraft or an airport operator would be very much involved, potentially, in the remedy to the accident. . .

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Burnett, in terms of the structure of the National Transportation Safety Board, what powers does the chairman have over, say, personnel and the directors of investigation and other matters such as that?

Mr. Burnett: The chairman is the chief executive officer. He appoints the managing director through whom the staff is managed. I think that is sufficient power, but I would hate to be chairman and not have that kind of authority. I think the public needs someone, an individual, that they can hold accountable for the quality of work the board staff does, and I think under our system the chairman is that person. The board is held accountable for the quality of the work that it does.

Certainly, I do not believe our system interferes with accountability of the staff to the board because the staff's work product has to come through the board and if the board is not satisfied with it, we have proven many times that we are willing to send it back for emendation. The staff members know they have to be responsive to the concerns of the entire board, not just the chairman.

Mr. Atkinson: Is there any tension between board members and the chairman—

Mr. Burnett: Oh, yes.

Mr. Atkinson: —because of the powers that the chairman has?

Mr. Burnett: And I think that has been true—

The Chairman: You said, "Oh, yes". That is what I thought.

Mr. Burnett: Yes. That has been true with every chairman and with all the different personalities that apply on the board, and I think always will be true.

Now, on the other hand, we have collegial bodies in our country where the chairman is not the chief executive officer. I have been told that you actually have very, very important bodies with tremendous safety regulatory responsibilities, and they have board meetings over who gets parking passes.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Burnett: I think it is not fair to a staff for them to have to work, ultimately, for a five-member board. I think

[Traduction]

étudie les réactions aux cas d'urgence et la lutte contre les incendies. C'est nettement une ressource dont nous nous servons.

Mais s'intéresser à l'enquête à titre de propriétaire ou de partie au litige n'est pas la même chose que trouver le moyen d'empêcher les accidents futurs. Un transporteur ferroviaire ou aérien, ou la direction d'un aéroport pourraient éventuellement jouer un rôle considérable dans la recherche des moyens préventifs. . .

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Burnett, dans le cas du National Transportation Safety Board, quels pouvoirs le président possède-t-il, par exemple, sur le directeur personnel ou le directeur des enquêtes, et en ce qui concerne les autres questions de ce genre?

M. Burnett: Le président est aussi directeur général. C'est lui qui désigne le directeur gestionnaire de qui relève le personnel. Je crois que c'est un pouvoir suffisant, mais je n'aimerais pas être un président, privé de cette sorte d'autorité. À mon sens, le public a besoin de quelqu'un, d'une personne, qui soit responsable de la qualité du travail du bureau et, dans notre système, cette personne est le président, à mon avis. Le bureau doit répondre de la qualité de son travail.

Je ne crois certes pas que notre système réduise la responsabilité du personnel par rapport au bureau puisque le travail du personnel doit être examiné par le conseil d'administration et que, si le conseil n'en est pas satisfait, comme nous l'avons prouvé bien des fois, nous sommes prêts à le retourner pour qu'il soit mieux fait. Les membres du personnel savent qu'ils doivent répondre de leur travail devant tout le bureau et pas seulement devant le président.

M. Atkinson: Y a-t-il des tensions entre les membres du bureau et le président. . .

M. Burnett: Oh, oui.

M. Atkinson: . . . à cause des pouvoirs que possède le président?

M. Burnett: Je pense que oui. . .

Le président: Vous avez dit «Oh oui». C'est bien ce que je pensais.

M. Burnett: Oui. Cela a été le cas de tous les présidents et, étant donné la différence des personnalités qui oeuvrent au bureau, je pense que ce sera toujours vrai.

Par contre, nous possédons dans notre pays des organismes collégiaux où le président n'est pas le directeur général. On m'a dit que vous possédez, vous aussi, des organismes très importants qui possèdent d'énormes responsabilités en matière de réglementation de la sécurité et qu'on y tient des réunions du bureau pour savoir qui doit posséder des permis de stationnement.

Des voix: Oh, oh.

M. Burnett: Je crois que c'est trop demander au personnel de devoir travailler, en fin de compte, pour un

[Text]

it is much easier for them to have to work for a chairman, and it is easier for the public to have somebody to hold accountable for the quality of their work if you have a single person.

[Translation]

bureau de cinq membres. On peut beaucoup plus facilement travailler pour un président, et pour le public, il est beaucoup plus facile que quelqu'un soit responsable de la qualité du travail de l'organisme s'il existe une personne unique.

• 1015

Mr. Atkinson: You have used the word "collegiality" quite a bit. Is this something that comes through your confirmation hearings, or is this something that is just expected that when you are on these boards you work together in this manner?

Mr. Burnett: I think you have to, particularly with the safety board. That is not to say there are not conflicts, but I think our board, despite the conflicts we have, does a better job of laying personality differences aside and keeping our central mission in mind than any other group I have ever worked with.

I think there are two reasons for that. One is that we do not have a simple three to two vote on our board. It will not accomplish anything for anyone. We would not have won a thing, because the only power that our reports and recommendations have comes from the credibility of them.

Raw power is of no use to you there. In order to have any influence over the course of events, you have to be able to construct something in which you come out with not necessarily unanimity but with enough agreement to give persuasive force to the work you are putting out.

The other is that our board members respond to the scene of accidents. I will never forget the first one I went to, which was the Air Florida crash right there on the Potomac River.

It was on January 13, after I became acting chairman of the board on January 9. I went across the 14th Street Bridge before they moved all the bodies. I remember being quite conscious of the fact that I never wanted to come back to one of those if I had not had a sense I had done everything I could to keep it from happening.

If you ever arrived on one of those scenes and thought you could have spoken up and stopped this, but did not do so, and then had to face that kind of situation, it would be a real moral crisis. I did not want to have to do that.

I think that influences the work of all of our board members. I think we are very, very highly committed. Even though we come from different perspectives, we are highly committed to the mission of the organization. That is because when we fail in our mission, we have to live with the grim results.

Mr. Atkinson: You say you go to the accident site. Has there ever been a tendency for a board member to become involved in the investigation?

Mr. Burnett: Oh yes, and in fact it is a constant strain there. It is sometimes used by the press and the board

M. Atkinson: Vous avez beaucoup parlé de «collégialité». Cela se présente-t-il à vos audiences de confirmation ou bien s'agit-il de travailler de cette manière lorsque vous siégez aux séances du bureau.

M. Burnett: A mon sens, la collégialité s'impose, tout particulièrement dans le cas du NTSB de sécurité. Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de conflits, mais, à mon avis, malgré nos conflits, notre bureau réussit, mieux que bien d'autres groupes où j'ai travaillé, à laisser de côté les différences de personnalité et à poursuivre la mission centrale de notre organisme.

Je crois qu'il y a deux raisons à cela. La première, c'est que nous n'avons pas un simple vote de trois contre deux à notre bureau. Cela ne donnerait rien. En effet, le seul pouvoir de nos rapports et de nos recommandations vient de leur crédibilité.

Le pouvoir à l'état pur ne nous est ici d'aucun secours. Si nous voulons exercer une influence quelconque sur le déroulement des événements, il faut pouvoir établir, peut-être pas nécessairement l'unanimité, mais une unité suffisante pour que nos conclusions emportent l'adhésion.

L'autre raison, c'est que nos membres travaillent sur le lieu des accidents. Je n'oublierai jamais ma première mission, l'écrasement de l'avion d'Air Florida, tout près, dans le Potomac.

C'était un 13 janvier, et j'étais président suppléant depuis le 9 janvier. J'ai traversé le pont de la 14^{ème} rue avant qu'on ait retiré les cadavres. Je me souviens très bien de m'être dit que je ne voulais pas revoir une scène semblable sans avoir le sentiment d'avoir tout fait pour l'empêcher.

Si vous deviez arriver sur les lieux en vous disant que vous auriez pu dire quelque chose pour l'empêcher, mais que vous ne l'avez pas fait et qu'il vous faut alors vous trouver dans une situation de ce genre, ce serait une authentique crise morale. Je n'en voulais pas.

A mon avis, cette conviction exerce une influence sur le travail de tous les membres du notre bureau. A mon sens, nous sommes tous très engagés. Malgré la diversité de nos antécédents, nous croyons fermement à la mission de notre organisation. C'est que, si nous devions faillir à la tâche, il nous faudrait en subir les résultats atroces.

M. Atkinson: Vous avez dit que vous vous rendez sur les lieux des accidents. N'est-il jamais arrivé qu'un membre du bureau soit tenté de participer à l'enquête?

M. Burnett: Oui, bien sûr, et c'est même une contrainte continue. Les journalistes et les membres du

[Texte]

members that the board is there to direct the investigation. I like to think the board member is there to direct an investigation, and we rotate. One week out of five I am on duty, and that week I have the option of going to an investigation on a team launch or not going.

When I am on scene I am very cognizant of the fact that we have an investigator in charge who is supposed to be in charge of that accident investigation. When it comes to procedural issues, such as who should be parties, who should be in a meeting—things that are not technical issues, that the investigator in charge should control—then I try to make those decisions based on our rules. I think that is most appropriate for the board member to do. On the other hand, I think it is very inappropriate for a board member to attempt to cause the technical staff not to look into avenues they think they need to pursue.

On the other hand, if a board member points out to the technical staff that this is something he is going to want to know when they bring their report to the board and suggests they look into it, I think it is very helpful for the staff to have that advice and the perspective that there may be issues they are not treating adequately.

In other words, input from the board that expands the investigation I think is quite proper. Any that would tend to restrict it, contract it and perhaps head off areas of inquiry I think is improper. That is the kind of doctrine we have tried to advance.

We have had some problems I think, fewer and fewer of them, and most of them being before I came on the board, of improper interferences in investigations. It is always a matter of some tension.

Mr. Atkinson: What qualities do you see as important to board members in carrying out their functions?

• 1020

Mr. Burnett: Objectivity, commitment to safety, an understanding of how the public policy process works and how public policy is formulated, and technical ability, in that order.

The Chairman: Just before we go to Mr. Tobin, Mr. Atkinson opened up a very important point and you sort of touched it, but I did understand you to conclude it.

You said a three-two vote would not give you the credibility. What is the public report that finally gets out there? Is it ever a three-two vote? Or is there something we call in this country a consensus? Would you amplify that?

[Traduction]

bureau disent parfois que le bureau est sur place pour diriger l'enquête. J'aime à penser que c'est le membre du bureau qui dirige chaque enquête, et nous procédons par rotation. Toutes les cinq semaines, c'est mon tour, et j'ai alors le choix d'aller ou de ne pas aller sur place pour créer l'équipe chargée de l'enquête.

Lorsque je suis sur les lieux, je sais très bien que nous avons un enquêteur désigné qui est censé diriger l'enquête sur cet accident. Dans les questions de procédure, lorsqu'il s'agit de savoir, par exemple, quelles doivent être les parties, qui doit être convoqué à une réunion—c'est-à-dire les questions autres que les questions techniques, car c'est l'enquêteur désigné qui doit prendre la direction dans ce cas—j'essaie de prendre les décisions nécessaires en me fondant sur nos règles. À mon sens, c'est ce que le membre du bureau a de mieux à faire. Par contre, il ne convient absolument pas, à mon sens, qu'un membre du bureau amène le personnel technique à ne pas explorer certains aspects qui, de l'avis de ce personnel, devraient être examinés.

Par ailleurs, si un membre du bureau signale au personnel technique que tel ou tel aspect est de ceux qu'il faudra bien connaître au moment de la présentation du rapport au bureau et s'il suggère que cette question soit bien examinée, à mon avis il est très utile que le personnel reçoive ce conseil et qu'il s'aperçoive qu'il y a peut-être des questions auxquelles on accorde pas suffisamment d'importance.

En d'autres termes, je crois qu'il est tout à fait correct que le bureau élargisse l'enquête par sa présence. Je crois qu'il serait incorrect de formuler des propositions qui auraient pour effet de restreindre l'enquête, d'en diminuer l'ampleur et peut-être d'en écarter certains secteurs. Tels sont les principes que nous avons essayé d'établir.

Nous avons connu certains cas d'ingérence indue dans les enquêtes, je pense, mais il y en a de moins en moins, et la plupart se sont présentés avant que je fasse partie du bureau. Cela provoque toujours certaines tensions.

M. Atkinson: Quelles sont, d'après vous, les qualités que doivent posséder les membres du bureau pour bien s'acquitter de leurs fonctions?

M. Burnett: L'objectivité, le souci de la sécurité, la compréhension de l'application des politiques publiques et de la formulation de ces politiques, et l'aptitude technique, dans cet ordre.

Le président: Avant de passer la parole à M. Tobin, M. Atkinson a abordé un point très important, et vous y avez touché quelque peu, si je comprends bien, vous y avez apporté le point final.

Vous avez dit qu'un vote divisé de trois contre deux détruirait votre crédibilité. Quel est le genre de rapport public que vous produisez en fin de compte? Ce n'est jamais à trois contre deux? Ou bien avez-vous ce que nous appelons ici un consensus? Pourriez-vous préciser?

[Text]

Mr. Burnett: I think we had a tie vote one time on an accident report. When we had a vacancy, we had four members, and we tied two to two and were not able to adopt a probable cause. Out of the number of accidents that we investigate, those are relatively rare. We all understand if you are trying to make recommendations of major import and, for instance, you are divided on the wisdom of the recommendations three-two, or quite often even four-one, that destroys the impact of what you are doing. You make an effort to try to arrive at an approach in which everyone can join.

I probably dissent as much as any member. It does not mean that you compromise your principles. Quite often when one of us dissent it is not because we are disagreeing with what we are doing, it is because we are asking for more.

The Chairman: But then when you dissent, do you publish your minority report?

Mr. Burnett: Yes.

The Chairman: Against the majority report?

Mr. Burnett: That is right.

The Chairman: In the public domain and go on television and talk about it?

Mr. Burnett: Yes, we do. In fact we talk about it in the board meeting, which is televised—

The Chairman: I understand the board meeting, but I am talking about outside the board meeting.

Mr. Keyes: It is televised.

Mr. Burnett: I mean it can be. The camera is there. I do not think—

The Chairman: It is not all televised, is it?

Mr. Burnett:—anybody is televising our meetings live, but they certainly—

Mr. Keyes: They can if they want to.

Mr. Tobin (Humber—St. Barbe—Baie Verte): Mr. Chairman, I would like to join with other members in welcoming Mr. Burnett.

Mr. Burnett, your testimony today has been very interesting and very helpful to this committee. I want to explore the whole question of the independence of a board, either the board that you have chaired and been a member of or the board we propose to create here in Canada.

I am talking about independence not only in the sense of the board operating independent from Congress or from the administration—in the case of Canada, from the government and Parliament—but also in the sense of pursuing the goal of safety, notwithstanding the policy at a given point in time of an administration with respect to transportation. I am thinking in particular, for example, about the experience with deregulation.

[Translation]

M. Burnett: Je crois que nous avons eu un vote égal une fois au sujet d'un rapport d'accident. Nous avons eu une vacance, nous comptions quatre membres et nous nous sommes divisés à deux contre deux, incapables de conclure à une cause probable. Ces cas-là sont relativement rares parmi tous les accidents sur lesquels nous enquêtons. Nous comprenons tous que, si nous essayons d'en venir à des recommandations importantes et que, par exemple, nous sommes divisés à trois contre deux sur la sagesse des recommandations en question, ou même si la division est de quatre contre un, cela détruit l'impact de ce que nous recherchons. Nous nous efforçons d'adopter une approche que tous puissent accepter.

Il m'arrive sans doute d'être dissident autant que n'importe qui d'autre. Cela ne veut pas dire qu'il faille abandonner ses principes. Bien souvent, lorsque l'un d'entre nous est dissident, ce n'est pas parce que nous sommes en désaccord sur ce que nous faisons, c'est parce que nous en voulons davantage.

Le président: Mais lorsque vous avez des dissensions, publiez-vous un rapport minoritaire?

M. Burnett: Oui.

Le président: A côté du rapport majoritaire?

M. Burnett: Oui.

Le président: C'est du domaine public, vous passez à la télévision et vous en parlez?

M. Burnett: Oui. En fait, nous en parlons aux réunions du bureau, qui sont télévisées. . .

Le président: Je comprends bien pour ce qui est des réunions du bureau, mais, ailleurs.

M. Keyes: C'est télévisé.

M. Burnett: C'est-à-dire que cela peut être télévisé. La caméra est là. Je ne crois pas. . .

Le président: Tout n'est pas télévisé, n'est-ce pas?

M. Burnett: . . . que personne ne diffuse nos réunions à la télévision en direct, mais, certainement. . .

M. Keyes: On peut le faire si l'on veut.

M. Tobin (Humber—Sainte-Barbe—Baie Verte): Monsieur le président, j'aimerais me joindre aux autres membres pour souhaiter la bienvenue à M. Burnett.

Monsieur Burnett, votre témoignage d'aujourd'hui a été très intéressant et très utile pour notre comité. J'aimerais examiner la question de l'indépendance du bureau, soit de celui que vous présidez et dont vous êtes membre, soit celui que nous nous proposons de créer ici au Canada.

Je parle d'indépendance non seulement en ce sens que le bureau doit fonctionner indépendamment du Congrès ou de l'administration—dans le cas du Canada, du gouvernement et du Parlement—mais aussi en ce sens qu'il doit rechercher la sécurité, quelle que soit la politique du gouvernement en matière de transport à moment donné. Je pense en particulier, par exemple, à la déréglementation.

[Texte]

On the one hand there is the Federal Aviation Administration, structured and operating along a philosophy that says that the private market should determine the level of goods and services with respect, for example, to the aviation industry, which has brought about, I think everybody would admit, rather dramatic change since 1978 in the United States. That philosophy has brought about some interesting new changes in Canada during the last few years that we have had deregulation. That philosophy says: let the marketplace decide the level of goods and service.

On the other hand, there is an agency like yours, which you have chaired, mandated to keep that industry safe. There is an inherent conflict.

How have you been able to resolve the conflict between the demands of the private marketplace, which are a disincentive, if you want, for the kind of expenditure for training and for safety which you would like to see companies undertake on their own, and on the other hand your mandate, which is to investigate these accidents and make recommendations, obviously some of them for the industry and costing money, which flies in the face of the bottom-line philosophy of deregulation? Can you tell us about that?

Mr. Burnett: First, we have to understand that in our country, at least theoretically, the program of deregulation has been that of economic deregulation: deregulating the tariffs, fares, routes, that kind of structure—

Mr. Tobin: But you said theoretically.

Mr. Burnett: On the safety side to the extent that there has been a deregulatory movement, I think there has been, during the Reagan administration—and I think this will probably continue into the present administration—a greater suspicion of any kind of regulation. I think probably to a great degree that has been appropriate. You have to realize that often regulations have very unintended effects and you have to give more analysis to them than sometimes we have.

• 1025

However, the role of the safety board has been frequently to advocate additional safety regulations or improvements in safety regulations, the closing of loopholes, and oftentimes additional improved enforcement techniques so we can enforce regulations better. When I said that theoretically deregulation has not had an impact on safety, it certainly provides us with an entirely new environment in which we conduct our safety regulations.

To give you a good example, when we deregulated aviation, we, for the first time, gave our nation's air carriers an incentive to violate the rules. Always before

[Traduction]

Il y a la Federal Aviation Administration, organisée et fonctionnant selon des principes voulant que le marché privé détermine le niveau des biens et services, par exemple, dans l'industrie de l'aviation, ce qui a amené, tout le monde en conviendra, j'en suis sûr, des changements plutôt radicaux depuis 1978 aux États-Unis. Ces principes ont apporté des changements intéressants au Canada au cours des dernières années, soit depuis que nous avons la déréglementation. Selon ces principes, il faut laisser le marché décider du niveau des biens et services.

À côté de cela, il existe un organisme comme le vôtre, celui que vous présidez et qui a pour mandat de maintenir la sécurité dans cette industrie. Il y a là une source de conflits permanents.

Comment avez-vous réussi à régler ce conflit entre, d'un côté, les exigences du marché privé, qui décourage, en quelque sorte, les dépenses destinées à la formation et à la sécurité, que vous voudriez voir les compagnies effectuer d'elles-mêmes, et, de l'autre, votre mandat, qui est de faire enquête sur ces accidents et de présenter des recommandations, dont certaines s'adressent sûrement à l'industrie et coûtent quelque chose, ce qui va à l'encontre du principe de la déréglementation? Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet?

M. Burnett: Tout d'abord, il faut comprendre que, dans notre pays, du moins en théorie, le programme de déréglementation est un programme de déréglementation économique: déréglementations des tarifs, du prix des billets, des itinéraires, en somme, c'est ce genre de structure...

M. Tobin: Mais vous avez dit en théorie.

M. Burnett: Sur le plan de la sécurité, dans la mesure où il y a eu un mouvement de déréglementation, je pense qu'il y a eu, au cours de l'administration Reagan—et cela continuera probablement au cours de la présente administration—une plus grande méfiance à l'égard de toute réglementation. À bien des points de vue, c'est ce qu'il fallait. Il faut comprendre que bien souvent les règlements comportent des effets indésirables et qu'il faut les analyser, plus peut-être que nous ne l'avons fait parfois.

Pourtant, le NTSB a souvent eu pour rôle de préconiser un nouveau règlement ou des améliorations du règlement en matière de sécurité, la suppression des échappatoires et, bien souvent aussi, de nouvelles techniques d'application nous permettant de mieux faire respecter les règlements. Quand je dis que, en théorie, la déréglementation n'a pas eu d'effet sur la sécurité, il faut ajouter que celle-ci nous a donné un environnement entièrement nouveau pour l'application de nos règlements en matière de sécurité.

Pour vous donner un bon exemple, lorsque nous avons déréglementé l'aviation, nous avons, pour la première fois, encouragé les transporteurs aériens de notre pays à

[Text]

they could go way beyond the rules, and had an incentive to do so. Be as safe as possible because you could always automatically pass along the cost to your consumer. From a safety standpoint that was really good. The effect of it was there were relatively few consumers and relatively high prices. And since we deregulated we have a lot more consumers.

Well, what impact does that have on safety? For one thing, we have a system that is now strained by increase in demand. I cannot say that it is bad that we now have the ordinary American citizen able to participate in aviation and therefore too much demand to get into the airports and having to press planes into service longer than we should.

Definitely, though, it has created some new challenges for the safety regulators. At the same time we did this economic deregulation we were also decreasing the number of people we were devoting to enforcement of the safety regulations. So at the time you had the greatest need for a pro-active enforcement policy, because of our budgetary situation, you had decreases in the number of people who were devoted to it.

To give you an example of how that bears on the independence of the safety board, I suppose there are probably many people in Washington who think I am a "reregulationist", because the board, under my leadership and with my concurrence, has made statements that have been at some times embarrassing to the deregulation position. I am not a reregulationist. I believe in economic deregulation.

But when you are investigating accidents, and if you are concerned with the credibility of your agency—and that has always been my prime concern, because if I do not protect the credibility of the safety board, then we have no influence on the course of events—you have to call a spade a spade, even if it may be in some cases embarrassing to the very position you may take. You have to be able to draw the distinctions and try to refine the debate in terms of getting away from is it a question of deregulation or reregulation or a question of how do we adjust to the deregulated environment so we do not pay a price from the safety standpoint.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, there is no question that deregulation is not a one-sided coin. There have been many benefits, notably the one you just mentioned that many people now are able to travel today who never could before. But equally there have been tremendous new pressures over the last 10 years on the safety side. There is now a disincentive for safety. I think most objective experts would say that at a time when the airlines, 10 years ago, operated far and away above the

[Translation]

violer les règles. Auparavant, ils pouvaient toujours aller plus loin que les règlements et ils étaient encouragés à le faire. Ils pouvaient toujours appliquer la plus grande prudence possible parce qu'ils pouvaient automatiquement en transférer le coût à leurs clients. Au point de vue de la sécurité, c'était excellent. Cela avait pour effet des consommateurs relativement plus nombreux et des prix relativement élevés. Mais, depuis la réglementation, nous avons beaucoup plus de consommateurs.

Quel est l'effet de cette situation sur la sécurité? Tout d'abord, nous avons un réseau soumis à des contraintes du fait de l'augmentation de la demande. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il est mauvais que le citoyen américain ordinaire puisse maintenant profiter de l'aviation que, par conséquent, les aéroports se trouvent devant une demande trop élevée et que nous devrions utiliser les avions plus longtemps qu'il ne serait souhaitable.

La situation nouvelle a donc nettement créé de nouveaux défis pour les responsables de la sécurité. En même temps que nous avons appliqué cette déréglementation économique, nous avons diminué le nombre de gens chargés de faire respecter les règlements en matière de sécurité. Au moment même où l'on avait le plus besoin d'une politique active d'application des règlements, du fait de notre situation budgétaire nous avons diminué le nombre des personnes chargées de cette tâche.

Pour vous donner un exemple de l'effet de cette situation sur l'indépendance du NTSB, beaucoup de gens à Washington me prennent sans doute pour un partisan d'une nouvelle réglementation, du fait que le bureau, pendant mon mandat et avec mon appui, a fait des déclarations parfois embarrassantes pour les adeptes de la déréglementation. Je ne suis pas partisan d'une nouvelle réglementation. Je crois à la déréglementation économique.

Mais lorsqu'on fait enquête sur les accidents et qu'on se soucie de la crédibilité de l'organisme auquel on appartient—et cela a toujours été mon souci premier, car si je ne protège pas la crédibilité du NTSB, nous n'aurons alors aucune influence sur les événements—il faut alors appeler les choses par leur nom, même si parfois c'est embarrassant du point de vue des principes mêmes que l'on a adoptés. Il faut pouvoir établir les distinctions nécessaires et mener le débat pour qu'il ne s'agisse pas d'une question de déréglementation ou de réglementation nouvelle, mais d'une adaptation à un environnement déréglementé qui ne compromette pas la sécurité.

M. Tobin: Monsieur le président, bien sûr la déréglementation n'est pas une chose simple. Elle a apporté de nombreux avantages, en particulier celui que vous venez de mentionner: bien des gens sont maintenant en mesure de voyager, alors qu'ils ne l'étaient pas auparavant. Mais il est certain que d'énormes pressions s'exercent depuis dix ans sur la sécurité. On est maintenant dissuadé de rechercher la sécurité. A mon sens, la plupart des experts objectifs concèderaient que,

[Texte]

FAA margins, they are now operating at or below the FAA margins of safety.

I suppose the question I was really getting at—

Mr. Burnett: Sir, you must have been reading my speeches.

Mr. Tobin: Oh, good. I am glad to hear that. I am glad we agree.

I guess the question I am getting at, which I think is very important, in looking at this board or the operation of the board you chair in the United States is notwithstanding a belief about deregulation. And there is I think beginning to be in your country some re-examination of the whole question of deregulation. The corporate concentration in the airline history today is as great as it was in the beginning—in other words, a great flourishing of new carriers, new businesses, and subsequent resettling as the cookies crumbled and came to ground, and now reconcentration again in that industry. Whether or not we will follow that path in Canada remains to be seen. So far it has been a fairly positive experiment in Canada.

• 1030

This is the issue for me. In the process of selecting individuals to serve on a multimodal board or on a board you chair in the case of the United States, is the requirement paramount for having someone who endorses the philosophy of deregulation? Is it a major consideration in your experience? If it does become a major consideration, for example, in this country, do we run the risk of having someone who, in the interest of promoting deregulation, is not prepared to do what you have done, which is to stand up at times and say, look, there is a problem here and we need to re-regulate to some extent? Should we be concerned?

Mr. Burnett: I listed what I considered to be the most important qualification, and that is objectivity. The second one is a commitment to safety. I think if you have those two, regardless of someone's viewpoint on regulation or deregulation, when you immerse them, as those of us in the safety board are immersed in safety issues and constant exposure to accidents, fidelity to the truth and to the need to protect public safety will be paramount.

Mr. Wilbee (Delta): Welcome to our committee. In your opening remarks you commented on the fact that you got into this because of your concern about drunk driving. I understand that the United States has recently introduced rather stringent regulations in regard to testing for this.

I was just wondering if you would have any comments for us today on the effectiveness of drug and alcohol testing in accidents. For example, in the *Valdez* disaster, it

[Traduction]

alors qu'il y a dix ans les compagnies d'aviation respectaient et même dépassaient les marges fixées par la FAA, elles s'en tiennent maintenant à ces marges et parfois même ne les atteignent pas.

En réalité, ce que je voulais vous demander. . .

M. Burnett: On croirait, monsieur, que vous avez lu mes discours.

M. Tobin: Très bien. Je suis heureux de vous l'entendre dire. Je suis heureux de constater que nous sommes d'accord.

La question à laquelle je voulais en venir est très importante, je crois. Si l'on examine le bureau qui nous intéresse ou celui que vous dirigez aux États-Unis, c'est que, malgré l'enthousiasme que l'on professe pour la déréglementation, on commence à réexaminer, dans votre pays, toute cette question. La concentration des entreprises aériennes est aujourd'hui aussi grande au début. En d'autres termes, beaucoup de nouveaux transporteurs, beaucoup de nouvelles entreprises surgissent, et, après une période de transition, on assiste de nouveau à une concentration des entreprises dans cette industrie. Au Canada, cela reste à voir. Jusqu'à présent, ce fut une expérience assez positive pour le Canada.

C'est ainsi que la question se pose pour moi. Lorsqu'il s'agit de choisir des membres d'un bureau multimodal ou du bureau que vous présidez dans le cas des États-Unis, est-il essentiel que le candidat soit un adepte de la déréglementation? Est-ce un facteur important d'après votre expérience? Si cela devient un facteur important, par exemple, dans notre pays, risquons-nous de nous trouver devant quelqu'un qui, pour favoriser la déréglementation, ne sera pas prêt à faire ce que vous avez fait, à s'opposer parfois en disant qu'il y a là un problème et qu'il nous faut adopter une réglementation nouvelle dans une certaine mesure? Cela devrait-il nous inquiéter?

M. Burnett: J'ai nommé ce que je considérais comme la qualité la plus importante, c'est l'objectivité. La deuxième, c'est le souci de la sécurité. À mon sens, si l'on possède ces deux qualités, quel que soit le point de vue de l'intéressé sur la réglementation ou la déréglementation, lorsqu'on est plongé comme nous le sommes, au NTSB, dans les questions de sécurité et dans les accidents, la fidélité à la vérité et le besoin de protéger la sécurité publique sont les facteurs les plus importants.

M. Wilbee (Delta): Je vous souhaite la bienvenue à notre comité. Dans vos remarques du début, vous avez dit que vous en étiez venu à ce domaine à cause de votre intérêt pour la conduite en état d'ivresse. Je crois savoir que les États-Unis ont adopté dernièrement des règlements plutôt sévères sur les tests à faire subir dans ces cas.

Pourriez-vous nous parler, aujourd'hui, de l'efficacité des tests sur les stupéfiants et l'alcool lors des accidents. Par exemple, dans le cas du désastre du *Valdez*, c'est

[Text]

was 10 hours after the accident before any tests were done. The question is whether any alcohol was taken after the accident or prior to it. What regulations do you have with regard to drug and alcohol testing?

Mr. Burnett: They are very hard to summarize, because although there has been some direction overall from the Department of Transportation they are very different in the different modes of transportation. They are all subject to litigation, and they are in different stages of implementation.

To give you a bit of the history, shortly after I came to the board I identified—I think the board had really already identified—the problem of alcohol abuse as being a major problem in rail safety. It is awfully hard to prove it statistically, because without tests you have a lot of accidents that you suspected involved someone being under the influence, but you had inadequate proof to make it a formal part of the probable cause.

We began to advocate a mandatory testing program. The initial testing program in the rail industry was due to what I call the safety board's tail-twisting of the federal railroad administration and the rail industry. For instance, when we had our worst rail passenger accident in many years in Chase, Maryland, on Amtrak, we would not have known it was due to alcohol and marijuana if it had not been for the drug testing program.

The safety board has been in disagreement with the Department of Transportation on exactly what kind of testing we should ask for. They have been very committed to the concept of random testing. We believe we should have post-accident and incident testing in what we call "for cause" testing. For instance, when an air traffic controller makes an operational error, I believe he should be tested as part of the investigation of that incident. The same sort of thing would apply with problems in the trucking industry, the rail industry, and with airline pilots.

I think if you do that you will very quickly winnow out your problems, and you will do so with a much lower level of testing and a level in which you will be able to maintain the accuracy of your testing program much better than if you try to go with taking a 50% a year sample of several million transportation workers, which I think is an invitation to eventually having shoddy testing procedures. Every accident investigation scenario, particularly when you have a bad accident, presents problems with post-accident testing. If it is the marine mode, then it would be out at sea. What our Coast Guard is envisioning in their regulations is the actual requirement that the large vessels carry the facility to conduct a test. I believe they are the only ones who are actually advocating the use of a breathalyzer. It is rather

[Translation]

seulement dix heures après l'accident que les tests ont commencé. Il s'agit de savoir s'il y a eu de l'alcool de consommé après l'accident ou avant celui-ci. Quels sont vos règlements en matière de tests sur les stupéfiants et l'alcool?

M. Burnett: Ils sont très difficiles à résumer, car malgré une directive générale reçue du ministère du Transport, ils diffèrent beaucoup selon le mode de transport. Ils font tous l'objet de litiges, et leur application est rendue à des étapes diverses selon les cas.

Faisons un peu d'histoire: peu de temps après mon arrivée au bureau j'ai établi—je crois que le bureau l'avait déjà fait, en réalité—que le problème de l'abus de l'alcool est un problème important dans le domaine de la sécurité ferroviaire. C'est très difficile à prouver statistiquement, car, en l'absence de tests, il se produit beaucoup d'accidents où l'on soupçonne que quelqu'un était sous l'influence de l'alcool, mais nous ne possédons pas suffisamment de preuves pour établir officiellement que cela est en partie la cause probable.

Nous avons commencé à préconiser un programme de tests obligatoires. Le premier programme de tests dans l'industrie ferroviaire est attribuable aux pressions que le NTSB a exercées sur l'administration ferroviaire fédérale et sur l'industrie ferroviaire. Par exemple, lorsque nous avons eu notre pire accident depuis de nombreuses années dans le transport ferroviaire de voyageurs à Chase, au Maryland, avec un train d'Amtrak, nous n'aurions pas pu savoir que l'accident était attribuable à l'alcool et à la marijuana si nous n'avions pas eu de programme de tests sur l'usage des stupéfiants.

Le NTSB est en désaccord avec le ministère du Transport sur la nature exacte des tests que nous devrions exiger. Le ministère favorise les essais aléatoires. Nous préconisons, quant à nous, des tests après les accidents et des tests lors d'incidents, et il s'agit alors de tests que nous disons «justifiés». Par exemple, lorsqu'un contrôleur aérien fait une erreur opérationnelle, il devrait, d'après moi, être soumis à un test dans le cadre de l'enquête sur cet incident. Il devrait en être de même dès qu'un problème se produit dans le camionnage et les chemins fer, et dans le cas des pilotes d'avion.

Si l'on agit de la sorte, on éliminera très rapidement beaucoup de problèmes, et cela en faisant des tests moins nombreux et plus précis que si l'on tente d'établir chaque année un échantillon portant sur 50 p. 100 de plusieurs millions de travailleurs du transport, ce qui, d'après moi, ne peut conduire qu'à des approximations en matière de tests. Chaque accident, surtout lorsqu'il s'agit d'un accident sérieux, a ses problèmes lorsqu'on en arrive aux tests après coup. S'il s'agit du transport maritime, cela devrait se faire en mer. Aussi notre garde côtière envisage-t-elle d'exiger que les grands bateaux soient tenus de transporter le matériel nécessaire à la réalisation des tests. Je crois qu'elle est la seule à vraiment préconiser l'alcooltest. Il est assez remarquable que, dans les autres modes de transport, on effectue les tests par analyse

[Texte]

notable that in the other modes of transportation, the testing is being done by urinalysis, which is the poorest way of discovering alcohol problems, our major drug concern. That is, to some degree, indicative of the fact that this testing program has arisen out of the law enforcement impulse of trying to do something about our drug problem and the importation that we have of illicit drugs. It may be governed a bit more by that than it is by strictly transportation safety issues.

• 1035

We have the same problem with the rail industry. A lot of times it will be eight hours after an accident before people are tested, and I think the reason is that the logistics are more complex than we recognize. In some cases, rail supervisors who have the responsibility of testing people would probably prefer they get everything out of their system before they are tested. So you have very real problems; however, I think we are going to be able to deal with them.

One problem that we have had is that hospitals sometimes say they do not want to test these people because the hospital staff will be called into court to give testimony and depositions. Hospitals would rather not be bothered with this. You cannot find a hospital that will test them.

You also have the questions about the privacy that should be involved in giving samples. There are a lot of questions and I think we have to deal with them. I believe in mandatory testing, but we have to try to do it in a sensitive and, above all, an accurate way. In other words, do no more of it than is necessary to protect the public safety.

Mr. Wilbee: Our proposed act specifically prohibits perforation of the skin or any external tissue or entry into the body. Essentially, this would exclude blood testing.

Mr. Burnett: We often get blood samples and we are glad to get them. A lot of the time in hospitals they will draw blood samples when someone comes in. Later on we are able to subpoena the blood samples and use them. That provides us with a great deal of helpful evidence, particularly if we have somebody who was too injured to be able to give a urine sample. The availability of blood samples is very important. I do not know whether your act would keep that sort of thing from happening.

It is a pretty hard thing in the United States, under any testing program, to compel someone to have a blood sample drawn if it is not going to be drawn for some other purpose.

[Traduction]

d'urine, ce qui est pourtant le plus mauvais moyen de dépister l'alcool, problème qui nous inquiète le plus. Cela s'explique en partie par le fait que ce programme de tests est dû au désir de la police de régler le problème des stupéfiants et l'importation des drogues illicites. C'est peut-être davantage ce désir qui motive les policiers plutôt que le simple souci de la sécurité du transport.

Nous connaissons le même problème en ce qui concerne l'industrie ferroviaire. Bien souvent, c'est seulement huit heures après l'accident que l'on commence à soumettre les gens à des tests et ce, je crois, parce que la logistique est ici plus complexe que nous voudrions bien le croire. Dans certains cas, les surveillants des chemins de fer chargés d'effectuer les tests préféreraient probablement que les sujets soient vidés de toute matière suspecte avant de se prêter au test. Les problèmes sont donc très réels, mais je crois que nous allons pouvoir les régler.

Un de nos problèmes, c'est que les hopitaux refusent parfois d'administrer les tests en question parce que le personnel ne veut pas être appelé à témoigner devant les tribunaux. Les hopitaux voudraient bien éviter ce problème. On ne peut pas trouver d'hôpital qui accepte de faire passer les tests en question.

Il y a aussi les questions qui se rapportent à la protection de la vie privée de ceux qui doivent remettre des spécimens. Ces questions sont nombreuses, et je crois qu'il faut nous en occuper. Je suis partisan des tests obligatoires, mais l'opération doit se faire d'une manière respectueuse et, surtout, précise. En d'autres termes, il ne faut pas en faire plus que ce qui est strictement nécessaire à la protection de la sécurité publique.

M. Wilbee: Notre projet de loi interdit expressément la perforation de la peau ou de tout tissu externe, ou la pénétration dans le corps. Cela aurait pour effet d'exclure les tests sanguins.

M. Burnett: Nous obtenons souvent des échantillons sanguins et nous sommes heureux de les obtenir. Bien souvent, dans les hopitaux, on prélève des échantillons sanguins sur les personnes qui se présentent à l'admission. Plus tard, nous sommes en mesure de réquisitionner les échantillons sanguins et de les utiliser. Cela nous fournit beaucoup de preuves utiles, surtout lorsque quelqu'un est trop blessé pour pouvoir fournir un échantillon d'urine. La possibilité d'obtenir des échantillons sanguins est une chose très importante. Je ne sais pas si votre loi empêcherait ce genre de choses.

Il est passablement difficile aux États-Unis, dans n'importe quel programme de tests, de forcer qui que ce soit à fournir un échantillon sanguin si l'échantillon ne doit pas servir à une autre fin.

[Text]

Mr. Wilbee: The problem that we have in Canada is that without the permission of the person to take a blood sample, it can be called assault.

Mr. Burnett: The federal railroad administrator was given a bottle at a congressional hearing and asked to give a sample. That is what he was asking of the rail people.

I think if I were asked for a urine sample I would also want a blood sample taken, because I believe for certain purposes that is the fairest evidence. The ability to compare those two samples is one of the ways that you can get quality control, to see if there is something aberrant about the testing program.

Mr. Wilbee: What provision do you have to protect the confidentiality? Again, in our proposed act, the reports of the physicians and so on can be obtained, and this of course is of concern to the physicians as well as patients—past histories and so on that may be related to the accident, epileptics, this type of thing. How do you protect the confidentiality of these records?

Mr. Burnett: Unfortunately, we have very little that enables us to do that. In conducting human performance-type investigations, we think it is very important to talk with the family members about prior habits. Did they have drug or alcohol problems? Were they undergoing family problems? It would be helpful if we had confidentiality. Our military does a lot in the area of human performance investigations because they are able to extend confidentiality. We cannot.

We always have these issues. For instance, we have just received counsel's opinion that drug testing of U.S. Department of Transportation employees has to be private, that even when the safety board obtains that information, it cannot reveal it. If it is an employee of a railroad, however, the same protection is not provided.

Frequently the safety board is on the other side of the issue also, wanting to make public what we find. Where would we be in the *Valdez* accident investigation if in fact we had to hold and make secret the positive tests that were involved there and the public could not know the nature of one of the major issues involved in the investigation?

Therefore, in the situation of the DOT employee where we had a positive test, we could not make it public; that somewhat skews the public's knowledge of what is going

[Translation]

M. Wilbee: Notre problème, au Canada, c'est que, sans le consentement de l'intéressé, l'obtention d'un échantillon sanguin pourrait être qualifiée de voie de faits.

M. Burnett: Au cours d'une audience du Congrès, l'administrateur fédéral des chemins de fer s'est vu remettre une bouteille et inviter à fournir un spécimen. C'est ce qu'il demandait aux cheminots.

Je pense que si l'on me demandait de fournir un spécimen d'urine, je voudrais aussi qu'on prenne un échantillon sanguin, car, à mon avis et à certaines fins, le sang constitue la meilleure preuve. La possibilité de comparer ces deux échantillons est un des moyens d'obtenir le contrôle de la qualité, de voir si le programme de tests donne des résultats cohérents.

M. Wilbee: Quelles sont les dispositions qui vous permettent de protéger le caractère confidentiel des renseignements? Dans notre projet de loi à nous, les rapports des médecins et autres personnes peuvent être obtenus, et cela préoccupe naturellement les médecins aussi bien que leurs clients: Il y a des antécédents, l'épilepsie, par exemple, qui peuvent être reliés à l'accident. Comment protégez-vous le caractère confidentiel de ces dossiers?

M. Burnett: Malheureusement, nous pouvons très peu le faire. Dans les enquêtes qui portent sur le comportement humain, nous croyons qu'il est très important de nous entretenir avec les membres de la famille au sujet des habitudes antérieures des sujets. Ont-ils eu des problèmes de stupéfiants ou d'alcool? Étaient-ils aux prises avec des problèmes familiaux? La protection du caractère confidentiel des renseignements nous serait utile. Nos militaires font beaucoup d'enquêtes dans le domaine du comportement humain parce qu'ils sont en mesure d'assurer le caractère confidentiel des renseignements.

Ce n'est pas notre cas. Nous éprouvons constamment ces problèmes. Par exemple, nous venons de recevoir l'avis de notre avocat établissant que les tests sur les stupéfiants effectués sur la personne des employés du ministère américain du transport doivent demeurer privés, que le NTSB ne peut pas révéler ces renseignements, même lorsqu'il peut les obtenir. S'il s'agit d'un employé des chemins de fer, cependant, cette même protection n'est pas offerte.

Il arrive fréquemment que le NTSB adopte le point de vue contraire. C'est ce qui se produit lorsque nous voulons rendre publiques nos constatations. Où en serions-nous dans l'enquête sur l'accident du *Valdez* si nous devions effectivement garder secret les tests positifs qui y ont été faits et si le public ne pouvait rien savoir d'une des principales questions sur lesquelles a porté l'enquête?

Dans la situation de l'employé du ministère des Transports où nous avons eu un test positif, nous ne pourrions rien révéler; cela infléchit quelque peu la

[Texte]

on in that accident investigation. Everything else is being laid out for them, but that is not.

Mr. Wilbee: What about responses to investigators? For example, a concern has been expressed by the union people that they are less likely to make honest or straightforward statements to an investigator if this could later be used for civil or other criminal actions.

Mr. Burnett: I suppose if we had our druthers at the safety board, we would rather that nothing that is said in any of our proceedings could be used in any kind of litigation. Although our board findings are protected from being used in court, the courts have eroded that fairly substantially. About the only thing it amounts to is that our determination of probable cause cannot be admitted. It does not seem that our results are having undue influence on the decisions of the courts, but because our findings can be used in court we get a lot of litigation-related pressure—people trying to enjoin us from pursuing certain areas of investigation, trying to control the investigation because of their concern about litigation—and it interferes with our processes.

Mr. Benjamin: On the whole matter of the independence of the board, not only is it independent but it is seen to be, but you have difficulties maintaining and hanging on to that independence, I take it.

Mr. Burnett: It is a constant struggle.

Mr. Benjamin: Are you subject to either congressional or administration requests to add to or modify or change reports that you are in the process of writing and deciding on?

Mr. Burnett: Some. Probably I am more surprised about how little there is of that in our processes than how much, partly because the board has a long history of not responding to that sort of thing.

Now, there are always some examples where one board member will think another board member's position may be influenced in some degree by—

Mr. Benjamin: Heat from a senator or somebody.

Mr. Burnett: Yes, and it can be input—and we encourage input—from the industry. We do not try to build a wall between us and the industry. Our party processes encourage that. In fact, one of the first things we did after I became chairman was to get rid of the final shreds of our *ex parte* rule. If people want to come in my office and talk to me about a report that is coming up, they are welcome to do so. I have the personal policy of saying to them—and I always have staff members with me so there are witnesses to what takes place, and the staff can rebut the input that is being given me—that I am going to ask the other side. If it is the union there, I tell them that I am going to ask their employer to see if they

[Traduction]

connaissance que le public peut avoir de ce qui se passe dans une enquête sur un accident. Tout le reste lui est révélé, mais pas cela.

M. Wilbee: Parlons donc des réponses aux enquêteurs. Par exemple, les syndicats ont dit craindre que les déclarations à un enquêteur sont moins susceptibles d'être honnêtes ou directes si elles peuvent servir plus tard dans des poursuites au civil ou d'autres poursuites au criminel.

M. Burnett: Si le NTSB avait le choix, nous préférierions sans doute que rien de ce qui est dit au cours de nos travaux ne puisse servir dans quelque litige que ce soit. Bien que les conclusions de notre bureau ne puissent pas être utilisées devant les tribunaux, ceux-ci ont passablement affaibli ce principe. Cela revient à dire que notre conclusion sur la cause probable ne peut être admise. Il ne semble pas que nos résultats exercent une influence indue sur les décisions des tribunaux, mais du fait que nos conclusions peuvent servir dans des procès, nous sommes l'objet de beaucoup de pressions qui se rapportent aux litiges: des gens essaient de nous convaincre de ne pas poursuivre telle enquête dans telle ou telle direction, ils essaient d'influer sur l'enquête parce que les litiges les préoccupent—et cela nuit à la bonne marche de nos travaux.

M. Benjamin: Au sujet de toute cette question de l'indépendance du bureau, non seulement celui-ci est indépendant et considéré comme tel, mais vous avez du mal à maintenir et à garder cette indépendance, si je comprends bien.

M. Burnett: C'est une lutte de tous les instants.

M. Benjamin: Le Congrès ou l'administration vous demandent-ils d'ajouter, de modifier ou de changer des rapports que vous êtes en train de rédiger ou au sujet desquels vous prenez des décisions?

M. Burnett: Cela arrive. Je m'étonne pourtant que les pressions de ce genre ne soient pas plus nombreuses; c'est sans doute parce que, depuis longtemps, le NTSB a l'habitude de ne pas réagir à ces pressions.

Pourtant il y a toujours des exemples où l'un des membres du bureau pense que la position d'un autre membre a pu être influencée de quelque manière par...

M. Benjamin: Par les pressions d'un sénateur ou de quelqu'un d'autre.

M. Burnett: Oui, et il peut s'agir d'une intervention—et nous encourageons les interventions—de l'industrie. Nous ne voulons pas d'un mur entre nous et l'industrie. Nous encourageons cette communication. Au fait, une des premières choses que nous avons faites après ma nomination au poste de président a été de nous défaire des derniers vestiges de la règle *ex parte*. Si des gens veulent me rencontrer dans mon bureau pour me parler d'un rapport imminent, ils sont invités à le faire. J'ai comme politique personnelle de leur dire—toujours en présence de membres du personnel qui sont les témoins de ce qui se passe et pour que le personnel puisse réagir à ce qu'on me dit—que je vais demander le point de vue de

[Text]

will not come in and make a presentation. Quite frequently, they do not. But once you get the reputation for being above reach, you tend not to get a lot of that sort of approach.

Also, one of the values of having accident investigations separated from the regulatory process is that lobbyists concentrate at the point of true power. They tend to continue to concentrate at the regulatory point and give relatively less attention to us, which lets us go ahead and do our work without unwanted attention.

• 1045

Mr. Benjamin: So the worst problem would be that after you have made a report or a recommendation for a certain new or changed regulation the lobbyists go to the regulator and try to influence him not to do that.

Mr. Burnett: That is exactly what happens. Of course that is what they are in business for, and regulators have to consider some things we do not consider. On the other side, we would publicly criticize the regulatory body if they respond to that sort of thing.

Mr. Benjamin: Good.

Mr. Burnett: There are a lot of dynamics. The other thing I think helps us maintain independence is that all we do is very much in the public eye. I think the public scrutiny we get, particularly in a major investigation, and the fact it is so important for us to maintain our credibility, keeps us all very much between the tracks.

Mr. Benjamin: This bill of ours requires the board to send a copy of the draft of the final report to the Minister of Transport. It may send copies of the draft of the final report to other interested parties—the railroad, the union, whatever—who then may comment and make representations to the board before it issues its final report. Is there any such requirement on your board, or do you do it all on your own? Once you start drafting the final report, do you allow any more representation?

Mr. Burnett: Under our law we cannot make any report to the President, the White House, the administration, without simultaneously transmitting it to the President of the Senate and the Speaker of the House.

Mr. Benjamin: This is when you issue your report.

Mr. Burnett: It keeps us from having to send our speeches to the Office of Management and Budget. If the Secretary of Transportation is going to make a speech, he would send it to the OMB for review. We do not have to do that. If they required us to send it over there we would

[Translation]

l'autre partie. Si c'est un représentant syndical qui se trouve devant moi, je lui dis que je vais demander à l'employeur de venir faire un exposé. Assez souvent, on ne le fait pas. Mais, après qu'on a acquis la réputation d'être inattaquable, on est moins souvent l'objet d'approches de ce genre.

De plus, un des avantages qu'il y a à séparer les enquêtes sur les accidents du processus de réglementation, c'est que les groupes de pression font porter le gros de leurs efforts là où se trouve le véritable pouvoir. Ils ont tendance à s'intéresser surtout à l'organisme de réglementation en nous laissant relativement tranquilles, ce qui nous permet de travailler loin des feux de la rampe.

M. Benjamin: Donc, votre pire problème, c'est qu'après avoir fait un rapport ou recommandé un nouveau règlement ou un changement de règlement, les lobbyistes s'adressent au responsable de la réglementation et essaient de le dissuader d'appliquer cette recommandation.

M. Burnett: C'est exactement ce qui arrive. Bien entendu, ils sont là pour cela, et les responsables de la réglementation doivent considérer certains facteurs que nous ne considérons pas. En revanche, nous critiquons publiquement l'agence de réglementation quand elle cède à ce genre de demande.

M. Benjamin: Bravo.

M. Burnett: Il y a beaucoup de facteurs. Ce qui nous aide également, je crois, à préserver notre indépendance, c'est que tout ce que nous faisons est suivi avec grande attention par le public. Je crois que cette attention, surtout lorsqu'il s'agit d'une enquête majeure, et le fait qu'il soit pour nous si important de préserver notre crédibilité, nous maintient fermement sur les rails.

M. Benjamin: Ce projet de loi exige du bureau qu'il envoie un exemplaire du projet de rapport final au ministre des Transports. Il peut envoyer des exemplaires de ce projet de rapport final à d'autres parties intéressées—la compagnie de chemins de fer, les syndicats, etc.—qui peuvent le renvoyer commenté au bureau avant qu'il ne publie son rapport final. Est-ce la même chose pour vous? Une fois commencée la rédaction du rapport final, acceptez-vous des commentaires supplémentaires?

M. Burnett: Notre loi ne nous permet pas d'adresser des rapports au président, à la Maison blanche, à l'administration sans en transmettre simultanément une copie au président du Sénat et au président de la Chambre des représentants.

M. Benjamin: C'est quand vous publiez votre rapport.

M. Burnett: Cela nous permet de ne pas avoir à envoyer nos discours au bureau de la gestion et du budget (Office of Management and Budget). Si le ministre des Transports doit faire un discours, il doit le soumettre auparavant au BGB. Nous, non. S'il exigeait qu'on lui

[Texte]

have to send it to Congress at the same time—simultaneous transmission. It also applies to our budget. This is really important for us, because then the Congress knows exactly what resource allocation we ask the Office of Management and Budget.

Mr. Benjamin: When you issue your report you send it to the administration and you send it to Congress.

Mr. Burnett: Yes, but we would not be allowed to send it to the minister.

Mr. Benjamin: I am talking about the requirement in this bill of ours to send a copy of the draft of the final report.

Mr. Burnett: No we do not do that. We have what we call a technical review process in which we ask all the parties to come in and review a draft of the factual portion of the report.

A report is divided in two sections, the factual and the analysis. Our philosophy is that the parties participate with us in the development of the factual reports. In the technical review they review the factual reports of each of the group chairmen. They review the draft of the factual portion of the report. In many cases that is probably pretty suggestive of where the report is going—a lot of times the facts speak for themselves—but we do not allow the Federal Aviation Administration or any of the modal regulatory agencies, or the Department of Transportation to be formally involved in our analysis.

Mr. Benjamin: Or an airline.

Mr. Burnett: That is right. The fact is, in that process there probably are a lot of informal contacts that the chairman of the board may never be made aware of, and some of those probably are constructive. It is certainly not a formal process, and I would hate to see us in the position that prior to our issuing a report to the public we had to submit it for review to a congressional agency—some congressmen have suggested that we send our reports and let the committee read them before they are released—or to the Secretary of Transportation, the modes or the carriers. We would be opposed to that.

Mr. Benjamin: Because it is a threat to your independence and objectivity.

Mr. Burnett: That is right.

• 1050

Mr. Benjamin: Our bill also calls for five board members, but it says “who in the opinion of the Governor in Council are collectively”—

The Chairman: Just before you come to that—and it is on another subject, but just to clarify your answers to Mr.

[Traduction]

envoi, il nous faudrait également en envoyer une copie au Congrès—simultanément. Cela s'applique également à notre budget. C'est vraiment important pour nous, car le Congrès sait exactement quels crédits nous réclamons au bureau de la gestion et du budget.

M. Benjamin: Lorsque vous publiez votre rapport, vous l'envoyez à l'administration et au Congrès.

M. Burnett: Oui, nous ne sommes pas autorisés à l'envoyer au ministre.

M. Benjamin: Je parle de la disposition qui, dans notre projet de loi, prévoit l'envoi d'une copie du projet de rapport final.

M. Burnett: Non, nous ne le faisons pas. Nous avons ce que nous appelons une réunion technique à laquelle nous convoquons toutes les parties pour examiner le projet de texte de la partie du rapport consacrée aux faits.

Un rapport est toujours divisé en deux parties, les faits et l'analyse. Nous estimons que les parties doivent participer à la rédaction de la partie consacrée aux faits. Au cours de cette réunion technique, ils examinent les rapports consacrés aux faits de chacun des présidents de groupe. Ils examinent le projet de texte de la partie du rapport consacrée aux faits. Dans de nombreux cas, cela indique honnêtement dans quel sens va le rapport—très souvent les faits parlent d'eux-mêmes—mais nous ne permettons pas à l'administration de l'Aviation fédérale ou aux agences de réglementation des modes de transport, ou au ministère des Transports de participer formellement à notre analyse.

M. Benjamin: Ou à une compagnie aérienne.

M. Burnett: Exactement. Il reste que pendant cet exercice, il y a probablement de nombreux contacts informels que le président du bureau peut fort bien ignorer, mais dont certains sont probablement constructifs. Ce n'est certes pas formel, et je n'aimerais pas du tout qu'avant la publication d'un rapport au public, nous ayons à le soumettre pour examen à une agence du Congrès—certains membres du Congrès ont suggéré que nous leur envoyions nos rapports et que le comité les lise avant qu'ils soient publiés—ou au ministre des Transports, aux agences de réglementation de modes de transport ou aux transporteurs. Nous nous y opposerions.

M. Benjamin: Parce que cela menace votre indépendance et votre objectivité.

M. Burnett: Exactement.

M. Benjamin: Notre projet de loi prévoit également que le bureau doit être composé de cinq membres, mais il précise: «le gouverneur en conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent collégialement»...

Le président: Avant d'aborder cette question, qui est totalement différente, j'aimerais obtenir quelques

[Text]

Benjamin—this technical review you do with all the interested parties: is that done under television? Is it done in a closed room?

Mr. Burnett: No, it is done in private. You have to remember it is done only focusing on the facts.

The Chairman: I appreciate that.

Mr. Burnett: At that point the facts are all supposed to have been laid out for the public.

The Chairman: But this is the draft report we have. It is supposed to lay out the facts, and other stuff too, and it goes to the interested parties. But we heard through the grape-vine you had some type of collective mechanism. So they all come together in one room, do they?

Mr. Burnett: Yes, it is handled in different ways.

The Chairman: How does it work?

Mr. Burnett: With a high-visibility case in which we have concerns about leaks of matters and that sort of thing what we do... I personally would be in favour of just making the factual portion of the report at that stage public, but a lot of the board members are sensitive about that. It gets a little into the question of chairman versus board members' prerogative—

The Chairman: We run into that here all the time.

Mr. Burnett: So we do not release even the facts of the report as a draft. There is not supposed to be anything in it that is not in the group chairman's "factuals" that have already been made public. But we ask everyone to come in. They sit down in a room with the text there and they go over it and discuss it, and we find out... It is a help to us. It is a big help, because if you get some of your factual information messed up, it is really embarrassing. Then to try to make an analysis based on factual error is that much more embarrassing.

So to the extent we can iron out those problems it is helpful. We cannot always. Sometimes we have people who walk away dissenting from our factual presentation and we just have to say, if we change this, it would not be objective report. But most of those problems can be resolved. But for a variety of legal reasons we have always maintained the difference between party participation in our analysis and party participation in our "factuals". Now, the division between factual and analysis is not scientific by any means. It moves according to the exigencies of the circumstances.

Mr. Angus: What is the timeframe between that collective meeting and when you release your report?

Mr. Burnett: It differs according to how well—

Mr. Angus: How badly you did in the first one.

[Translation]

précisions sur les réponses que vous avez données à M. Benjamin. L'examen technique effectué avec toutes les parties intéressées est-il télévisé? Est-il effectué à huis clos?

M. Burnett: Non, cet examen se fait en privé. Il ne faut pas oublier que nous ne nous attardons que sur les faits.

Le président: Je m'en rends compte.

M. Burnett: Les faits dont il est question devraient alors déjà avoir été rendus publics.

Le président: Mais nous n'avons que le projet de rapport. Celui-ci est censé exposer systématiquement les faits et être remis aux parties intéressées. Nous avons toutefois appris que vous avez mis en place un mécanisme collectif quelconque. Tout le monde se trouve donc ensemble dans la même pièce, n'est-ce pas?

M. Burnett: Oui, nous avons différentes méthodes.

Le président: Comment procédez-vous?

M. Burnett: Lorsqu'il s'agit d'un incident très connu où nous craignons qu'il y ait des fuites de certaines matières ou de quelque chose de ce genre, nous... je préférerais personnellement rendre publique, à ce moment-là, uniquement la partie du rapport qui concerne les faits, mais de nombreux membres du bureau ne sont pas convaincus qu'il faille agir ainsi. On entre un peu dans la querelle sur les prérogatives du président par rapport à celles des membres du bureau...

Le président: Ceci nous arrive constamment.

M. Burnett: Nous ne rendons donc pas publics les faits dont il est question dans le projet de rapport. Ce document n'est censé contenir aucun renseignement qui ne figure déjà dans les faits rendus publics par le président du groupe. Nous demandons toutefois à toutes les parties intéressées de se présenter. Elles s'assoient pour lire le texte attentivement et en discuter. Cela nous aide beaucoup parce qu'il est très gênant de publier des renseignements inexacts. Et il est encore plus gênant de tenter de faire une analyse d'après des faits erronés.

Cette rencontre est donc utile dans la mesure où elle nous permet d'éliminer les inexactitudes. Nous n'y arrivons cependant pas toujours. Il arrive quelquefois que des personnes quittent la salle en divergeant d'opinion quant à notre présentation des faits, et nous ne pouvons que leur dire que notre rapport ne serait pas objectif si nous le modifions. La plupart de ces problèmes peuvent toutefois être réglés. Pour un certain nombre de motifs légaux, nous avons toujours établi une différence entre la participation des parties intéressées à notre analyse et leur participation à notre présentation des faits. Cette distinction n'est cependant pas établie scientifiquement. Elle change selon les circonstances.

M. Angus: Combien de temps s'écoule-t-il entre cette rencontre collective et la publication de votre rapport?

M. Burnett: Cela dépend du bien-fondé...

M. Angus: Cela dépend des erreurs qui figuraient dans le projet de rapport.

[Texte]

Mr. Burnett: It may be that it is almost time to release the report and somebody thinks, hey, we have not had our technical review meeting. In that case we call everybody in and do the technical review to be sure we have fulfilled all righteousness. At other times we may have it and then we may find out we have to change our analysis because the facts were not quite as we had understood them. So then you have an extended period of time.

Mr. Angus: But are you talking about a week, a month, a year?

Mr. Burnett: I would say it would never be a week, but probably from a month to a few months.

Mr. Atkinson: Mr. Burnett, this getting together of the interested parties for the review of the factual matter: you say it is usually held in private. Does the public have any way of knowing what representations were made by the parties and whether those representations were accepted?

Mr. Burnett: It would be hard for us to hide that from somebody who wanted to shed light on that process. For one thing, the group chairman's factual is obtainable under the Freedom of Information Act, and that is the basis on which the factual draft is made. I do not know that we have ever had litigation over obtaining the factual draft. We would probably have a hard time protecting it. So probably each stage of that draft could be obtained if somebody wanted to press it, and you would be able to see what changes were made. Although we do not engage in any sort of formal release of that, I personally would not have any problem with doing it. But it has not been done.

Mr. Atkinson: It has been argued in our particular instance that the board sits as a tribunal, not as a quasi-judicial body, and in order to have some fairness the parties are given draft reports they can comment on, presumably in the factual manner.

Mr. Burnett: There are probably two constraints that keep us from doing that. One is a problem we have with leaks, which I think is probably a greater problem under our legal system than it is under yours. That is the sense I have, without any—

• 1055

An hon. member: Not in a parliamentary system.

Mr. Burnett: I noticed something in the paper this morning—

The Chairman: Just keep going. What is the next one?

Mr. Burnett: Maybe you are following in our wake.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): We are not perfect.

Mr. Burnett: Usually when the parties get hold of the information, it is in their interest to make it public. So we

[Traduction]

M. Burnett: Il arrive quelquefois qu'il est presque temps de publier le rapport lorsque quelqu'un s'aperçoit tout d'un coup que l'examen technique n'a pas eu lieu. En pareil cas, nous invitons tout le monde et procédons à l'examen technique pour que tout soit fait selon les règles. Dans d'autres cas, nous nous apercevons après cet examen que nous devons modifier notre analyse parce que nous n'avions pas tout à fait interprété les faits. Cela prend alors plus de temps.

M. Angus: Parlons-nous d'une semaine, d'un mois, d'une année?

M. Burnett: Jamais d'une semaine, mais probablement de un à quelques mois.

M. Atkinson: Monsieur Burnett, vous dites que cette réunion des parties intéressées afin d'examiner les faits a généralement lieu en privé. Le public peut-il, d'une façon quelconque, connaître les observations présentées par les parties et apprendre si ces observations ont été acceptées?

M. Burnett: Nous aurions bien de la difficulté à cacher cela à quelqu'un qui désirerait en savoir davantage. En premier lieu, la présentation des faits, préparée par le président du groupe, peut être obtenue en vertu de la Freedom of Information Act, et le projet de rapport repose d'ailleurs sur ce principe. Je ne crois pas que nous ayons jamais eu de problème à ce sujet. Nous aurions probablement eu bien de la difficulté à le protéger. Ainsi, chaque étape de ce projet pourrait probablement être obtenue si quelqu'un y tenait vraiment, et il serait alors possible de voir les changements qui y ont été apportés. Bien que nous ne publions officiellement rien de tout ceci, je ne m'y opposerais pas. Mais cela n'a pas été fait.

M. Atkinson: On a prétendu, dans notre cas en particulier, que le bureau agit comme un tribunal et non comme un organisme quasi-judiciaire et que par souci de justice, on remet aux parties les projets de rapport pour qu'elles puissent formuler leurs commentaires à ce sujet, probablement en ce qui a trait aux faits que ces rapports contiennent.

M. Burnett: Deux restrictions nous empêchent d'agir ainsi. La première concerne les fuites qui, à mon avis, constituent probablement un problème plus grave dans notre système juridique que dans le vôtre. C'est l'impression que j'ai, sans... .

Une voix: Pas dans le système parlementaire.

M. Burnett: J'ai remarqué quelque chose ce matin dans le journal... .

Le président: Continuez. Quelle est la seconde restriction?

M. Burnett: Vous marchez peut-être sur nos traces.

M. Belsher (Fraser Valley—Est): Nous ne sommes pas parfaits.

M. Burnett: Lorsque les parties intéressées obtiennent ce genre de renseignements, il est généralement dans leur

[Text]

do not want to do that because then it diminishes the prerogative of the board in making a report that the board has looked at and approved before it is made public. So that is the major constraint.

Another, I think, is the legal position we are in regarding whom we allow to be parties. If we allowed the parties to participate in the analysis, I think the courts would be much more demanding of us in terms of perhaps letting in people who have merely litigational interests, claimants and that sort of thing. So by keeping the parties out of analysis, we are able to maintain control of our party system without having it become a judicial issue any more than it is.

Mr. Atkinson: Is that in your act? Is that difference between factual and analysis specifically set out, or is that something you have done by policy?

Mr. Burnett: No, that has been developed by board process. You have to realize that the Freedom of Information Act that applies to all of us impacts upon it. Our government, in the Sunshine Act. . . It is a response to a lot of statutory mandates we have, but it is not something that is specifically laid out for us in statute.

Mr. Benjamin: Do you think it would be a good idea, the way our bill reads now about sending a draft of the final report to the minister and all interested parties, to put a requirement in the bill that any comments and representations made on the draft report and the response of the board to those representations must be put into the final report, so that what goes on becomes public knowledge, with the minister and other interested parties getting a report?

Mr. Burnett: If I were going to have a provision like that, I suspect I would want that paper trail to be fully documented. The question is how much of it would necessarily be on paper. I think as much light of day as you can put on an issue the better for the operations of the board—

Mr. Benjamin: Agreed.

Mr. Burnett: —and for the credibility of your process when you try to seek remedy from the public.

Mr. Benjamin: I am going to move on now to the matter of the board, the size and the content. It says that the Governor in Council will appoint board members who are collectively knowledgeable about air, marine, rail and commodity pipeline transportation. Is there any requirement like that in your law?

Mr. Burnett: I discuss the technical provisions of three members—

Mr. Benjamin: You do. You make it a point to have two or three there.

[Translation]

intérêt de les rendre publics. Nous ne voulons donc pas agir ainsi, parce que le bureau ne pourrait alors établir un rapport qu'il aura examiné et approuvé avant de le rendre public. Cette contrainte est donc la plus importante.

La position dans laquelle nous nous trouvons sur le plan juridique pour choisir les parties intéressées constitue un autre problème. Si nous permettons à celles-ci de participer à l'analyse, les tribunaux seraient probablement plus exigeants, en demandant par exemple d'accepter les personnes qui ont tout juste un droit de litige, les requérants, etc. En refusant donc aux parties de participer à l'analyse, nous conservons un certain contrôle de notre système sans rendre le processus plus juridique.

M. Atkinson: Est-ce ce que prévoit votre loi? La distinction entre l'étude des faits et l'analyse est-elle expressément établie ou provient-elle d'une politique que vous avez adoptée?

M. Burnett: Non, cette méthode a été élaborée par le bureau. Vous devez vous rendre compte que la Freedom of Information Act qui s'applique à chacun d'entre nous a une certaine incidence. Ainsi, notre gouvernement, dans la Sunshine Act. . . Cette politique a été adoptée pour respecter un grand nombre de mandats qui nous ont été donnés par voie législative, mais elle ne figure pas expressément dans un document législatif.

M. Benjamin: Compte tenu du fait que notre projet de loi prévoit l'envoi d'un projet de rapport au ministre et à toutes les parties intéressées, croyez-vous que cette mesure législative devrait également exiger que tous les commentaires et observations formulés à l'égard du projet de rapport ainsi que la réponse des membres du bureau figurent dans le rapport définitif? Les différentes interventions seraient alors connues du public, et le ministre et les autres parties intéressées obtiendraient un exemplaire du rapport.

M. Burnett: Si une telle disposition existait, j'aimerais que cette série de documents soit accompagnée des garanties nécessaires. Il s'agit de savoir combien de ces observations doivent figurer par écrit. Selon moi, la transparence ne peut que faciliter les activités du bureau. . .

M. Benjamin: D'accord.

M. Burnett: . . . et augmenter votre crédibilité auprès du public.

M. Benjamin: Je désire maintenant parler du bureau lui-même, de sa taille et de sa composition. Le projet de loi précise que le gouverneur en conseil doit nommer comme membres les personnes qui possèdent collégialement la compétence voulue en matière de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par productoduc. Votre loi prévoit-elle quelque chose de ce genre?

M. Burnett: J'ai déjà parlé des dispositions techniques qui prévoient que trois membres. . .

M. Benjamin: Oui. Vous tenez absolument à ce qu'il y ait deux ou trois membres présents.

[Texte]

Mr. Burnett: I think the main danger there is that you do not want to try to divide up your board according to either modal arrangements or areas of technical expertise, where one board member would be seen as the governor for that particular modal area or for that area of technical activity and displace the board's reliance on the technical expertise of the staff and therefore accord it to one of the board members. I think there is a problem and it is good to have technical competence, but there are probably as many problems involved in having a highly technical board member who then wants to do the technical analysis for the board.

Mr. Benjamin: I happen to be one of those who thinks we should have a seven-member board, because I suspect the volume of work—Parkinson's Law will take over—will continually increase. You prefer five, so we do not need to argue about that. But I am also of the view that it might be a good idea to have four or five members appointed as alternate members of the board who can be called in because of workload or when one or two members of the board are incapacitated, so you would have a full board at all times. Do you see any value in that? They would become a board member only if, as, and when, they were called in by the board or the chairman.

• 1100

Mr. Burnett: There are some problems to having vacancies on the board. We have laboured under an extended period of time of having vacancies, and I appreciate the need to do that.

I would caution you about that approach where the alternate members would never go through this sort of socialization which the board has. Because of our immersion in accident investigation and the safety issues, we tend to lay aside to some degree some of the perspectives we brought with us from the outside which might promote conflict of interest problems. We do not have these problems when we have full-time board members sitting. So I think I would have some reservations about that.

Mr. Benjamin: I take it your bureau of accident investigation is fully under the jurisdiction and the direction of the board. Is that right?

Mr. Burnett: Under the direction of the managing director who is hired by the chairman, it is responsive to the board because the board passes the regulations under which it operates and the board also, of course, has to approve its reports.

Mr. Benjamin: But it is part and parcel of the plurality of the National Transportation.

Mr. Burnett: That is right. It is not in any sense a divided situation where you have the board and the staff in an effort to divide them. We all sit together on the same floor in Washington and we interface with each other every day, formally and informally. There is not an attempt to set apart the staff from the board.

[Traduction]

M. Burnett: Il faut surtout éviter de diviser le bureau selon le moyen de transport utilisé ou les domaines de connaissances techniques, car un membre serait alors considéré comme l'expert d'un domaine particulier. Cette façon de procéder inciterait le bureau à ne plus se fier aux connaissances de son personnel mais davantage aux compétences de l'un de ses membres. Cela peut en effet causer des problèmes. Il est bon d'avoir des connaissances techniques, mais de nombreux problèmes peuvent surgir lorsqu'un membre expert dans un domaine désire effectuer l'analyse technique au nom du bureau.

M. Benjamin: Je fais partie de ceux qui croient que le bureau devrait être composé d'au moins sept membres, parce que je crois que le volume de travail—le postulat de Parkinson jouera—continuera d'augmenter. Vous préférez qu'il y ait cinq membres, mais nous n'avons pas à en discuter. Je crois également qu'il serait peut-être bon que quatre ou cinq membres soient désignés comme suppléants pour aider lorsque le volume de travail sera trop important ou lorsqu'un ou deux des membres du bureau seront dans l'incapacité de travailler. Ceci nous permettrait de toujours disposer d'un effectif complet. Qu'en pensez-vous? Ces personnes ne siègeraient que lorsque le bureau ou son président en ferait la demande.

M. Burnett: Les absences causent en effet certains problèmes. Nous avons exercé nos activités pendant longtemps en l'absence de certains membres, et la nomination de suppléants pourrait être utile.

Je dois toutefois vous prévenir que les membres suppléants ne pourraient jamais se familiariser autant avec la situation que les membres permanents. Nous sommes tellement absorbés par une enquête et par les questions de sécurité que nous avons tendance à oublier dans une certaine mesure quelques-unes des opinions que nous avions auparavant et qui pourraient engendrer des conflits d'intérêts. Ce genre de problèmes ne surgit pas lorsque tous les membres sont permanents. J'émet donc une certaine réserve à ce sujet.

M. Benjamin: Si je comprends bien, vos enquêteurs relèvent complètement du bureau. Est-ce exact?

M. Burnett: Ils relèvent du directeur engagé par le président et ils rendent compte au bureau parce que ce dernier adopte les règlements qui les régissent et approuve également leurs rapports.

M. Benjamin: Mais cela fait partie intégrante de la pluralité du NTSB.

M. Burnett: C'est exact. Il ne s'agit pas du tout d'établir une distinction entre les membres du bureau et le personnel. Nous travaillons en effet tous au même étage, à Washington, et nous nous rencontrons chaque jour, que ce soit officiellement ou officieusement. Personne ne tente de distinguer le personnel des membres du bureau.

[Text]

Mr. Benjamin: This next question was briefly raised with you regarding the scene of an accident and also discussed with a number of witnesses before. While it is relatively simple in the case of an airline accident to quarantine the site and control who can and cannot go on it, you mentioned the difference between this and a railway.

Should the site of a railway accident, particularly a serious one, not be subject to the same kind of quarantine until your head of investigation has had several hours to get there, take photographs, and inspect the site before anything is done to clean it up? You could have a situation where the suspected cause is a broken rail. But if rails, ties, anchors, and everything else have been bulldozed into the pile off the right of way, how the hell are you going to figure that out?

Mr. Burnett: Ideally from the accident investigation standpoint, it would be better for no one to touch the rail scene until we get there. The problem is that we have a few rail investigators at a few points across the country. To get one of our rail investigators to the scene sometimes involves a considerable amount of time. Sometimes we can get one of our highway or aviation accident investigators there faster, but then they do not have the expertise to release the scene. I think there has to be some compromise.

In actuality we have precisely the same issues involved in protecting the scene there that we have with aviation. In aviation we sometimes close runways for two or three days, greatly complicating the air traffic situation in order to protect that scene. But that has grown up as part of the aviation industry. The public would not permit anything else, because you have had dozens, perhaps hundreds, of people killed and the demand for knowing the reason for that accident outweighs everything else.

But let us take the other situation. Let us say we have a derailment of a freight train where the issue is whether it was the track or a defect in one of the cars that caused it. Quite frankly, as much as those of us who are interfaced with the rail industry may be interested in that, the fellow who is wanting his cargo of beer on his loading dock tomorrow could not care less.

Mr. Benjamin: But if that freight train went through a row of houses. . .

Mr. Burnett: That is exactly right. That is the difference. So you have to have some flexibility there.

In the situation in San Bernardino I would have stopped—and I really do not know whether they had any problems of that nature out there—clearance operations, got there, and found out what was going on. But I do not think we can take that position with an accident in which

[Translation]

M. Benjamin: La prochaine question a déjà été soulevée brièvement et abordée par un certain nombre de témoins avant vous. Elle concerne la scène d'un accident. Bien qu'il soit relativement simple, dans le cas d'un accident d'avion, d'isoler la zone sinistrée et d'en contrôler l'accès, vous avez mentionné que la situation n'était pas la même dans le cas d'un accident ferroviaire.

Le site d'un accident ferroviaire, tout particulièrement si celui-ci est grave, ne devrait-il pas être assujéti à ces mêmes exigences en matière d'isolement afin de laisser à la personne chargée de l'enquête plusieurs heures pour se rendre sur place, prendre des photographies et examiner le site avant que les opérations de nettoyage ne débutent? Prenons par exemple un cas où l'on soupçonnerait que l'accident est attribuable au bris d'un rail. Si les rails, les traverses, les pieux et tout le reste ont été déplacés au bulldozer, comment pourrez-vous le prouver?

M. Burnett: Idéalement, dans le cas d'une enquête sur ce type d'accident, il vaudrait mieux que personne ne touche à rien avant notre arrivée. Le problème, c'est que nous disposons de très peu d'enquêteurs dans ce domaine dans tout le pays. L'un de ces enquêteurs peut parfois arriver sur place très tard. Il est quelquefois possible d'envoyer l'un de nos enquêteurs spécialisés dans les accidents de la route ou dans les accidents d'avion plus rapidement, mais ils n'ont alors pas les compétences nécessaires pour autoriser l'accès à la scène de l'accident. Un compromis doit être trouvé.

En réalité, nous rencontrons exactement les mêmes problèmes pour protéger le site d'un accident dans un pareil cas que lorsqu'il s'agit d'un accident d'avion. Dans ce dernier cas, nous pouvons quelquefois fermer les pistes pendant deux ou trois jours pour protéger la scène de l'accident, mais on est loin alors d'améliorer le trafic aérien. Cela fait toutefois partie des transports aériens. Le public n'accepterait rien d'autre, parce que des dizaines, peut-être des centaines de personnes ont été tuées et que le public désire connaître par-dessus tout la cause de chaque accident.

Parlons maintenant du cas contraire. Disons qu'un train de marchandises a déraillé et qu'il faut déterminer si ce déraillement été causé par la voie elle-même ou par un défaut affectant l'un des wagons. Tout à fait franchement, bien que ceux d'entre nous qui s'intéressent à l'industrie ferroviaire désirent en connaître la cause, le type qui attend que sa cargaison de bière soit déchargée le lendemain s'en fout complètement.

M. Benjamin: Mais si ce train de marchandises avait déraillé près d'une rangée de maisons. . .

M. Burnett: Vous avez tout à fait raison. Voilà toute la différence. Il nous faut donc être flexibles jusqu'à un certain point.

Dans le cas de San Bernardino, j'aurais fait suspendre—et je ne sais vraiment pas s'ils ont eu ce genre de problème là-bas—les opérations de nettoyage, je me serais rendu sur place et j'aurais tenté de découvrir ce qui était arrivé. Je ne crois pas que nous puissions agir ainsi

[Texte]

the only injury was to rail interests. Nevertheless, there may be some important safety lessons there. We cannot routinely slow down rail operations to the extent that we would in an accident investigation.

• 1105

In most cases, when you have an accident on the mainline track, the parallel tracks are also involved in the accident. You lose the use of that railroad. It is unusual when we close down a whole major airport for an extended time for an accident investigation. If, for instance, we had an accident at O'Hare Airport and we were going to have to close it down until we finished our documentation, we would probably be doing a real hasty job of documentation.

Mr. Pronovost (Saint-Maurice): I would like to come back to the railway accident and when you have to quarantine the site. It is very different from an air crash. Do you think that the investigator should have all the power to put a railway accident site under quarantine, or that this should be taken up with the employees of the railway company?

Mr. Burnett: I would like to have the best of both worlds. I would like to have the power to do that without anybody expecting me to do it routinely. The danger in having the power to do it is that, if you do not do it every time, then sometime somebody is going to second-guess you and ask why you did not do it. There will be cases in which from the accident investigation standpoint you would never want anybody to bother anything until you have documented it.

The other aspect of that is this. Frequently, when we send investigators out to a rail accident, we will have one investigator there. We have started trying to send two. You will have 40 or 50 people working for the railroad, and maybe 10 or 12 working for the federal railroad administration, which seems to be more liberally staffed than we are, at least when you get to an accident investigation. So it is really hard to control the scene anyway. And that is one of our big problems in rail accident investigation. But I think that is best handled by giving regulatory authority to control the investigation to the accident investigation body and letting them work it out. You just cannot take something that has been developed in aviation and force it down people's throats without making some compromises. At the same time you cannot let somebody just walk off and completely destroy your investigation by eliminating the scene.

Another thing that you have to be sensitive to, which is a special case in rail accident investigations, is that the railroads in our country live in a very adversarial environment. The relationship between union and

[Traduction]

dans le cas d'un accident où seule l'industrie ferroviaire peut subir un préjudice. Néanmoins, on peut en tirer d'importantes leçons en matière de sécurité. Nous ne pouvons tout simplement pas ralentir les opérations ferroviaires autant que nous le ferions si nous devions effectuer une enquête.

Dans la plupart des cas, lorsqu'un accident se produit sur la voie principale, les voies parallèles sont également touchées. Il devient alors impossible d'utiliser cette ligne. Il est rare que nous ayons à fermer complètement un important aéroport pendant longtemps pour mener une enquête. Si, par exemple, il se produisait un accident à O'Hare et que nous devions fermer l'aéroport jusqu'à ce que nous ayons recueilli tous les renseignements dont nous avons besoin, notre travail serait probablement bâclé.

M. Pronovost (Saint-Maurice): J'aimerais revenir sur l'accident ferroviaire et les situations qui exigent l'isolement du site. Ce cas diffère totalement d'un accident d'avion. Selon vous, l'enquêteur devrait-il pouvoir décider tout seul d'isoler complètement la scène d'un accident ferroviaire ou devrait-il le faire en consultation avec les employés de la compagnie ferroviaire?

M. Burnett: J'aimerais gagner sur les deux tableaux. Je souhaiterais être autorisé à agir ainsi sans que quiconque ne s'attende à ce que je le fasse automatiquement. Lorsqu'une personne reçoit un tel pouvoir sans l'exercer constamment, elle court le risque que quelqu'un lui demande un jour pourquoi elle ne l'a pas fait. Dans certains cas, vous ne voudrez absolument pas que quelqu'un touche à quoi que ce soit avant que vous ne soyez arrivé sur les lieux de l'accident.

Il y a toutefois l'autre côté de la médaille. Il arrive fréquemment qu'un seul enquêteur se rende sur la scène d'un accident ferroviaire. Nous avons commencé à essayer d'en envoyer deux. Lorsqu'un enquêteur arrive sur place, il y a déjà 40 ou 50 personnes qui travaillent pour la compagnie de chemin de fer et 10 ou 12 pour l'administration fédérale, qui semble d'ailleurs compter plus d'employés que nous. Il devient donc très difficile d'exercer un contrôle. C'est d'ailleurs le problème le plus important auquel nous devons faire face dans le cadre d'une enquête sur un accident ferroviaire. À mon avis, la meilleure solution consiste à accorder un pouvoir de réglementation à l'organisme chargé de l'enquête pour qu'il puisse agir comme bon lui semble. Il est tout à fait impossible d'obliger les gens à accepter des règles qui ont été prévues pour le domaine de l'aéronautique sans faire de compromis. D'autre part, vous ne pouvez non plus laisser des gens se promener sur la scène d'un accident car ils détruiraient les éléments de preuve et rendraient l'enquête inutile.

Il ne faut pas non plus oublier, et ceci est tout à fait particulier aux enquêtes sur les accidents ferroviaires, que les compagnies de chemin de fer de notre pays exploitent leur réseau dans un contexte très controversé. Les liens

[Text]

railroad is a much more tense situation than we find in aviation. So our non-adversarial approach is very hard for them to understand and even harder for them to accept. You have that situation within the railroad. It is not just the railroad versus the unions. There is an old saw. We say that when the railroad people show up on the scene of a derailment, the track personnel for the railroad go over and start looking at the cars, while the car maintenance people go running up and down the track looking for something wrong with the track.

That is exactly the opposite of the way we try to investigate an accident, and it is very hard for them to fit into our mold. That does not mean we quit trying to force them into that mold, but you have to have some understanding of the culture. If you try to be dogmatic about it, you are going to get yourself in trouble.

• 1110

Mr. Benjamin: If you have 40 people from the Department of Transport stumbling all over your site, do you have the authority to order 39 of them to get the hell off there?

Mr. Burnett: We would be disputed. If one of our investigators came up and told the Federal Railway Administration... I would maintain that we do have the authority, but it certainly would not be readily accepted and we might have to litigate. You know the embarrassment of one branch of the government trying to litigate with another. I mean you probably get the jist of the problem.

Mr. Benjamin: It is great for lawyers.

Mr. Burnett: The problem you have is that our authority is not as clear. I think it has been left intentionally ambiguous because people in the rail industry and the pipeline industry were afraid we were going to go up there and throw our weight around and try to do things exactly as we do in aviation. Probably if our authority were clearer, in some cases we would be throwing some people off and doing some things differently from what we are.

My position has been that we ought to be more aggressive, but even our own staff members have become acculturated to the other circumstances. It is hard for them to do that. They are not sure. They do not have that confidence. They do not feel they have the support from general council and from the legal system that they would be backed up if they tried to do something.

Mr. Benjamin: It would be handy and helpful inasmuch as possible, in the serious ones, if there were a board member on hand to back up and support your head of investigations.

[Translation]

qui existent entre les syndicats et les compagnies sont en effet beaucoup plus tendus que dans le domaine de l'aéronautique. Ils ont donc beaucoup de difficulté à comprendre et encore plus de difficulté à accepter notre méthode, qui consiste à éviter les affrontements. Cette situation existe pourtant dans le secteur ferroviaire. Ce problème va plus loin qu'un affrontement entre les compagnies et les syndicats. Ainsi, lorsque les représentants de la compagnie arrivent sur la scène d'un déraillement, les employés chargés de l'entretien des voies examinent les wagons tandis que ceux chargés de l'entretien des wagons courent le long des voies pour découvrir quelque chose.

Cette façon de procéder est tout à fait contraire à l'attitude que nous adoptons lorsque nous faisons une enquête, et ces gens ont beaucoup de mal à comprendre notre point de vue. Cela ne signifie pas que nous abandonnons l'idée de leur faire comprendre, mais il faut reconnaître la différence de culture. Si vous tentez d'être trop catégorique, vous ne vous attirerez que des ennuis.

M. Benjamin: Si vous avez 40 personnes du ministère des Transports qui trébuchent les unes sur les autres sur les lieux de l'accident, avez-vous l'autorité voulue pour ordonner à trente-neuf d'entre elles de déguerpir?

M. Burnett: On nous contesterait ce droit. Si un de nos enquêteurs venait dire à l'Administration fédérale des chemins de fer... Je maintiens que nous avons l'autorité voulue, mais elle ne serait certainement pas acceptée d'emblée et il faudrait peut-être aller devant les tribunaux. Vous savez à quel point c'est embarrassant lorsqu'un organisme gouvernemental fait un procès à un autre. Vous voyez probablement le topo.

M. Benjamin: Il y a de quoi régaler les avocats.

M. Burnett: Le problème vient de ce que notre autorité n'est pas clairement établie. Je crois que l'ambiguïté est intentionnelle parce que les gens de l'industrie ferroviaire et de l'industrie des pipelines craignaient que nous ne fassions les fanfarons et que nous essayions de faire les choses exactement comme dans le cas d'un accident d'aviation. Il est probable que si notre autorité était énoncée plus clairement, nous ferions partir des personnes dans certains cas et nous ferions les choses autrement.

J'estime que nous devrions nous montrer plus agressifs, mais même notre propre personnel s'est habitué aux autres situations. Il est difficile pour eux de le faire. Ils ne sont pas certains d'eux-mêmes et manquent de confiance. Ils n'ont pas l'impression que le conseil général et le système juridique les appuieraient s'ils tentaient de faire quelque chose.

M. Benjamin: Il serait avantageux et utile, dans la mesure du possible, en cas d'accidents graves, d'avoir un membre du conseil sur place pour appuyer votre directeur d'enquête.

[Texte]

Mr. Burnett: I think our investigations usually work better that way. I think some staff members would argue the opposite. You have to realize that I am coming to it with a board member's perspective. If you had a staff member from the NTSB, you would get a much less rosy picture of the advisability of having staff members on the scene, because it causes some problems for them.

Mr. Angus: Mr. Burnett, you talked in your response to Mr. Tobin earlier about deregulation on the economic side. Particularly you talked about using aircraft longer than we should be. Is your board conducting one of those broad-based investigations to deal with the whole question of longevity of airlines, particularly in light of the two or three major incidents where there were structural flaws in aircraft that were twenty years old or more that were still flying?

Mr. Burnett: I think we are not doing a broad-based study of that, primarily, I think, because we do not see it as being necessary. Our staff and our boards feel it is being addressed. I am not here to speak for the board, but this is my perspective on where we are.

For instance, we have the unusual situation where the industry itself came to the Federal Aviation Administration with a petition to change the regulations. We have not yet. They have now published a notice of proposed rule making a set of new regulations responsive to that petition.

We probably will have some critique to make of that. There may be some areas we think may have some loopholes in it and there may be some ways it can be improved but we have not yet had a chance to examine it, but we will be commenting on the rule-making.

Generally when an issue arises out of this that is subject to engineering resolution, we have much less problem getting the FAA to move ahead with recommendations than we do when you get issues that have more social implication and basically involve resolving conflicts between varying interest groups. There we have more trouble and have to therefore collect more facts in order to get the attention for those issues, but this is the kind of thing where they move fairly rapidly.

We just did our report last week coming out of the Aloha accident in Hawaii. That accident shocked the industry in a way that I have never seen anything else do, because they have worked under this assumption that an airplane could operate indefinitely because of the complexity of the inspections and how elaborate the inspections were. Nobody had ever considered that some of these inspections were in fact, from the human performance standpoint, very difficult to do; to maintain the kind of human discipline it takes to carry out the inspections. Also there is the fact that now, in the deregulated environment, we have some temptation for

[Traduction]

M. Burnett: Je crois que nos enquêtes se déroulent habituellement mieux ainsi. Certains membres du personnel diraient sans doute le contraire. Vous devez comprendre que je vois les choses dans l'optique d'un membre du bureau. Si vous parliez à un membre du personnel du NTSB, il verrait d'un moins bon oeil l'opportunité d'avoir des membres du personnel sur place, car cela est une cause de problèmes pour eux.

M. Angus: Vous avez abordé, en répondant à M. Tobin tout à l'heure, l'aspect économique de la déréglementation. Vous avez parlé en particulier du fait que les aéronefs sont maintenus en service plus longtemps qu'il ne le faudrait. Votre bureau est-il en train d'effectuer dans une enquête de grande envergure sur toute la question de la longévité des aéronefs, compte tenu surtout des deux ou trois accidents majeurs dus à des défauts structuraux dans des aéronefs de plus de 20 ans qui étaient encore en service?

M. Burnett: Je ne crois pas que nous ayons entrepris une étude de grande envergure à ce sujet, surtout parce que nous ne le jugeons pas nécessaire. Notre personnel et notre bureau ont le sentiment qu'on s'occupe de ce problème. Je ne suis pas ici pour parler au nom du bureau, mais c'est la façon dont je vois les choses.

Nous nous trouvons, par exemple, dans la situation inusitée où l'industrie elle-même s'est adressée à la Federal Aviation Administration pour faire changer les règlements. Nous ne l'avons pas encore fait. Un avis des changements proposés au règlement pour répondre à leur demande a maintenant été publié.

Nous aurons probablement des critiques à formuler à cet égard. Il se peut que nous constations des échappatoires et que nous soyons en mesure de recommander des améliorations, mais nous n'avons pas encore eu l'occasion d'examiner le document. Il est certain que nous aurons des commentaires à faire sur l'établissement des règles.

De manière générale, lorsqu'un problème d'ordre technique se pose, il nous est beaucoup plus facile d'amener la FAA à donner suite à nos recommandations que lorsqu'il s'agit de problèmes d'ordre social et de problèmes découlant de conflits entre divers groupes d'intérêt. C'est alors plus difficile, et il nous faut recueillir plus de renseignements pour attirer l'attention sur ces problèmes, mais c'est le genre de chose où la FAA intervient assez rapidement.

Nous avons présenté la semaine dernière notre rapport sur l'accident de l'Aloha à Hawaï. Cet accident a bouleversé l'industrie d'une façon sans précédent, car elle parlait de l'hypothèse qu'un avion, à cause des inspections complexes et approfondies auxquelles il est soumis, peut rester en service indéfiniment. Personne n'a jamais songé que certaines de ces inspections sont, du point de vue du rendement humain, très difficiles; il est très difficile de maintenir le genre de discipline nécessaire pour effectuer les inspections. Il est aussi tentant, dans le contexte actuel de la déréglementation, de chercher à réduire les coûts et nous n'avons pas vraiment l'organisme de réglementation

[Text]

cost-cutting and we really do not have the aggressive regulatory agency there to keep that from happening, which has been the kind of thing we have been critical of for a long time.

• 1115

So all those things were involved. None of these things was solely an aging aircraft issue. They all involved much more complex issues of maintenance, inspection, regulations, surveillance, to some degree design. But that issue does not lack for attention from the policy-makers. I prefer to see a lot of our resources go to those issues that are not getting adequate attention from the policy-makers but that are pregnant with possibilities of disaster. You do not want to wait until after that happens before they get the attention they need.

Mr. Angus: What kind of requests came from the industry? What changes are they looking for? Is it a maximum age, is it a—

Mr. Burnett: Without having studied the provision, I want to caution you that I may mislead you. I am relying primarily on some summaries and some press reports of what they have come forward with. I have not read the notice at this time. But basically, for each of the Boeing aircraft—and that is the only one they have come out with notices on so far: they are working on the other manufacturers—it would require the replacement of certain structures that have been seen to be subject to fatigue problems. After 20 years or after a certain number of flight cycles or hours. . . in different cases it is different things that are critical, and those numbers differ for the different aircraft types. For the 747s, because they fly further, the number of cycles is substantially lower.

Mr. Langlois (Manicouagan): Mr. Burnett, I would like you to tell us in what instances your board would get involved in investigating a highway accident.

Mr. Burnett: We do some major highway investigations where we launch go-teams, teams of experts, just as we do in aviation accidents. For instance, we had a drunk driver hit a school bus type of vehicle that was being operated by a church in the town of Carrolltown, Kentucky. Before the church school students and the adults who were with them could be evacuated, that bus caught fire and 27 people died. That was a major loss. It was the largest, in terms of facilities, highway accident we have ever done.

On the other hand, shortly after I became chairman we started doing a package of investigations of accidents involving young children. Sometimes they were accidents in which no one was killed, because we were trying to document what causes young children to be injured or harmed or to survive in accidents. Out of that we learned

[Translation]

agressif nécessaire pour prévenir une telle pratique. C'est le genre de choses que nous critiquons depuis longtemps.

Tous ces facteurs étaient en cause. Il ne s'agissait, dans aucun cas, uniquement d'une question d'aéronefs trop âgés. Chaque cas mettait en cause des problèmes beaucoup plus complexes d'entretien, d'inspection, de réglementation, de surveillance et, dans une certaine mesure, de conception. Mais ce problème attire déjà suffisamment l'attention des décideurs. J'estime qu'il serait préférable de consacrer davantage de ressources aux problèmes potentiellement désastreux qui ne retiennent pas suffisamment l'attention des décideurs. Nous ne voulons pas attendre que les désastres se produisent pour leur accorder l'attention requise.

M. Angus: Quel genre de demandes avez-vous reçues de l'industrie? Quels changements désirent-ils obtenir? Un âge maximum ou. . .

M. Burnett: Comme je n'ai pas étudié le document, je vous préviens que je risque de vous induire en erreur. Je me fie essentiellement à quelques résumés et à des articles de presse sur ce qui a été présenté. Je n'ai pas encore lu l'avis. Fondamentalement, pour chaque Boeing—c'est le seul fabricant concerné par les avis jusqu'à maintenant; ceux des autres fabricants sont en cours de préparation—la réglementation exigerait que certaines structures pour lesquelles des problèmes de fatigue ont été constatés soient remplacées. Après vingt ans ou un certain nombre de cycles ou d'heures de vol. . . les éléments critiques diffèrent selon les cas, et les chiffres diffèrent d'un type d'aéronef à l'autre. Pour les 747, le nombre de cycles est considérablement moindre parce que les vols sont plus longs.

M. Langlois (Manicouagan): J'aimerais que vous nous disiez, monsieur Burnett, dans quelles situations votre bureau collaborerait à une enquête sur un accident de la route.

M. Burnett: Pour certaines grandes enquêtes sur des accidents de la route, nous envoyons des équipes d'experts, exactement comme pour les accidents d'avion. Un chauffeur en état d'ivresse est entré en collision avec un véhicule semblable à un autobus scolaire qu'utilisait une église de Carrolltown, au Kentucky. L'autobus a pris feu avant que l'on puisse évacuer les élèves et les adultes qui les accompagnaient, et 27 personnes sont mortes. C'était une grosse perte. C'est le plus gros accident de la route, en pertes de vies humaines, sur lequel nous ayons fait enquête.

D'autre part, peu après ma nomination à la présidence, nous avons commencé une série d'enquêtes sur des accidents mettant en cause de jeunes enfants. Ces accidents ne comportaient pas toujours des pertes de vies humaines, car nous cherchions à déterminer pourquoi de jeunes enfants étaient blessés dans des accidents ou y

[Texte]

that child safety seats are very effective; often misused, but very effective even when misused. As a result of the documentation we provided, every state in our union has adopted legislation to require the use of child safety seats. Some of them do not have too much teeth to them, but they are there. I think the decrease in the number of children under 5 being killed in accidents every year is over 100. So we think that was one of our most influential reports, but on a set of accident investigations none of which would have been considered an accident that would have made the news beyond the local level.

We have just completed a two-phase program of investigating heavy truck accidents. For the first one we investigated all it took was tow-away criteria for the first couple hundred of them. Some of them were serious, some of them were just roll-over accidents, with no injuries involved. Primarily we wanted to look and see if we could use that as a diagnostic device to point us towards the kinds of things we ought to be investigating more carefully.

• 1120

Out of that, for a whole year we did every accident that was fatal to a truck driver in eight states. With each fatal truck driver accident, we did a 40-substance blood screen as part of the autopsy process. We arranged with the state authorities to get this done.

When all of this is released, we will begin to have a picture—at least in the subset of trucking accidents in which truck drivers are killed—of the extent to which drugs, alcohol or high levels of caffeine are involved and a whole lot of human performance information as well as a lot of information we investigated beyond it into whether human performance was relevant or irrelevant to the cause of the accident. We are have more issues coming out of that set of investigations than we will probably ever have the resources to explore adequately and do reports on.

Right now we are doing a set of investigations on construction zone accidents. We are concerned about the kind of precautions that are taken in providing protection for people who are transiting construction zones when we have a lot of highway construction going on. Many of those accidents will not be block-busters by any means.

Mr. Langlois: You do all of this with a five-member board.

Mr. Burnett: It is a five-member board but that is not the criticality. The criticality is the shortage of staff. We have to make very difficult trade-offs about what we address and the extent to which we address it. We could go into a lot of the investigations far more deeply than we go, but we are under resource constraints.

[Traduction]

survivaient. Cela nous a appris que les fauteuils de sécurité pour enfants sont très efficaces même, ce qui arrive souvent, lorsqu'on ne s'en sert pas à bon escient. Par suite de notre documentation, chaque État de l'Union a adopté une loi rendant obligatoire l'usage des fauteuils de sécurité pour enfants. Certaines de ces lois ne sont pas très contraignantes, mais elles existent. Je crois que nous avons ainsi diminué de plus de 100 le nombre d'enfants de moins de 5 ans tués dans des accidents chaque année. Nous estimons donc que ce fut l'un de nos rapports les plus efficaces, mais, dans un ensemble d'enquêtes, aucun de ces accidents n'auraient fait des manchettes en dehors de la localité.

Nous venons de terminer les deux volets d'un programme d'enquête sur des accidents mettant en cause des poids lourds. Dans le premier volet, pour les deux premières centaines d'accidents, le remorquage était le seul critère qui déclenchait une enquête. Alors qu'il s'agissait parfois d'accidents graves, il pouvait aussi s'agir d'un simple capotage n'entraînant aucune blessure. Nous voulions surtout voir s'il était possible de s'en servir comme moyen de diagnostic pour nous indiquer le genre de chose qu'il y aurait lieu d'examiner de plus près.

D'autre part, pendant une année entière, nous avons fait enquête, dans huit États, sur tout accident entraînant la mort d'un chauffeur de camion. Dans chaque cas, l'autopsie comportait une analyse de sang portant sur 40 substances. Nous avons pris des dispositions auprès des autorités des États.

Une fois que les résultats seront publiés, nous commencerons, au moins pour le sous-ensemble des accidents de la route entraînant la mort de chauffeurs de camion, à voir dans quelle mesure les stupéfiants, la colle, les niveaux élevés de caféine et un tas d'informations sur le comportement humain ainsi que beaucoup d'autres renseignements obtenus ont contribué ou non à l'accident. Nous ne pourrions probablement jamais avoir les ressources requises pour étudier à fond les nombreuses questions soulevées par cette série d'enquêtes et rédiger des rapports à ce sujet.

Nous réalisons actuellement une série d'enquêtes sur les accidents survenus dans les zones de construction. Vu le volume actuel de la construction routière, le genre de précautions prises pour protéger les gens qui traversent les zones de construction nous préoccupe. Beaucoup de ces accidents seront loin d'être spectaculaires.

M. Langlois: Vous arrivez à faire tout cela avec un bureau composé de cinq membres.

M. Burnett: Le bureau compte cinq membres, mais le facteur critique n'est pas là. C'est le manque de personnel qui est critique. Il nous faut faire des compromis très difficiles au sujet de ce que nous examinons et de la mesure dans laquelle nous approfondissons chaque aspect. Nous pourrions approfondir beaucoup plus les enquêtes,

[Text]

At one time, our board had more than 400 people on the staff. We now have 324. Two-thirds of our effort is devoted to aviation. I made a comparison—I do not remember what the numbers were—a few years ago as to how well your Canadian Aviation Safety Board is staffed, compared with what our staffing level devoted to aviation is. Given the number of accidents we have to deal with, you are much more liberally staffed. I am not criticizing you for that; I am complimenting you on it. I hope you will not allow it to be degraded.

Mr. Langlois: I am interested in the way your board functions. For example, you are outside of the country today to appear before us in Canada. Imagine that one of your members is in the hospital and another one is attending a convention in Brazil and so on, leaving only one on duty in the U.S., and then a major airline accident happens at 4 p.m. this afternoon. Can you explain to us briefly how the wheels get in motion, how you get to the site and how you get all the machinery working?

Mr. Burnett: As far as the board members' time is concerned, there are five of us and we each have a week—one week out of five—in which we are responsible for responding to major accidents. This means that we curtail our responsibilities or our other commitments, but not completely.

If I have an important speech to make somewhere, I go there and I pack extra. If I were on duty, I would probably still have come to Ottawa, knowing I can probably reach wherever I had to go from here, but I would have packed to be gone for several days. I would have probably tried to have scheduled it for some other time.

If I were in the hospital—and I have been when I was on duty—I would make arrangements for another member to respond to the scene of the accident. We work together with each other in being able to fulfil that responsibility. The board members take it quite seriously.

The decision to launch a major team on an individual accident is not taken by one of the board members. It is made by the technical staff responsible to the managing director. As chairman I could always—and would have if I thought it necessary—order an investigation. I probably did in a few cases because I think I bore the ultimate responsibility for the decision on when we would launch an investigation or not.

Of course, you realize there are certain kinds of accidents where there is no discretion to be exercised; it has to be done because of the safety implications or the loss of life or whatever.

[Translation]

mais nous avons des contraintes en ce qui a trait aux ressources.

Le personnel de notre bureau est passé de plus de 400 employés à 324. Les deux tiers de nos activités sont consacrés à l'aviation. Il y a quelques années, j'ai fait une comparaison, mais je ne me souviens pas des chiffres, sur l'important effectif de votre Bureau canadien de la sécurité aérienne par rapport au personnel affecté à l'aviation chez nous. Vu le nombre d'accidents sur lesquels nous devons enquêter, vous avez beaucoup plus de personnel. Ce n'est pas une critique que je vous adresse, mais plutôt un compliment. J'espère que vous ne laisserez pas la situation se dégrader.

M. Langlois: Je m'intéresse au fonctionnement de votre bureau. Vous êtes, par exemple, hors du pays aujourd'hui pour comparaître devant nous au Canada. Supposons qu'un de vos membres soit hospitalisé, qu'un autre participe à un congrès au Brésil, etc., de sorte qu'il n'y a plus qu'une personne à son poste aux États-Unis, et qu'un accident majeur d'aviation se produise à 16 heures cet après-midi. Pouvez-vous nous expliquer brièvement comment les rouages commencent à tourner, comment vous vous rendez sur place et comment vous mettez toute la machine en marche?

M. Burnett: En ce qui concerne l'emploi du temps des membres du bureau, nous sommes cinq et nous sommes chacun responsable à tour de rôle pendant une semaine, une semaine sur cinq donc, des mesures à prendre en cas d'accident majeur. Sans les supprimer complètement, nous réduisons nos responsabilités et nos autres engagements en conséquence.

Si je dois prononcer un important discours quelque part, j'y vais en apportant des vêtements supplémentaires. Si j'étais de service, je serais probablement quand même venu à Ottawa, en sachant que je peux probablement d'ici me rendre n'importe où, mais j'aurais fait mes valises de façon à pouvoir m'absenter pendant plusieurs jours. J'aurais aussi probablement tenté de reporter mon voyage à plus tard.

Si j'étais à l'hôpital, ce qui m'est arrivé pendant que j'étais de service, je prendrais des dispositions pour qu'un autre membre aille sur les lieux de l'accident. Nous collaborons étroitement pour remplir cette obligation. Les membres du bureau prennent la chose très au sérieux.

Ce n'est pas un membre du bureau qui décide d'envoyer une grosse équipe enquêter sur un accident en particulier. Cette décision est prise par le personnel technique qui relève du directeur. En tant que président, je pourrais toujours ordonner une enquête et je l'aurais fait si je l'avais jugé nécessaire. Je l'ai probablement fait à quelques reprises car je crois qu'en dernière analyse, il m'incombe de décider s'il y a lieu de faire une enquête ou pas.

Vous comprenez sans doute que, pour certains types d'accidents, il n'y a pas de discrétion à exercer; une enquête s'impose à cause des conséquences sur le plan de la sécurité, des pertes de vie ou d'autres raisons.

[Texte]

The Valdez accident is an example. The first information that came back to the board about what was happening up there did not cause a board member to go. We sent staff members and the board member did not go up there. But it turned out to be one of the most involved investigations that we will probably ever have. You have to make the decision based on the information that you get in the immediate hours afterwards and sometimes, that is not always good.

• 1125

Mr. Langlois: So your director of investigations has the authority to move right away, as soon as a major accident happens.

Mr. Burnett: That is right.

Mr. Langlois: When your board has to be involved, he moves and then he gets in contact with whichever board member is on duty.

Mr. Burnett: Usually he does it in consultation with the board but certainly, in the absence of board members, he would not hold up to do that.

Mr. Malone: I want to start by saying how much I appreciate the forthright comments we are hearing from our witness, Mr. Burnett.

I would like to touch on the area of military accidents and whether or not your board in any instance would become involved in a military accident. If they do not get involved in military accidents, what they would do in cases of mixes of military and civilian accidents? Is there a struggle there of jurisdiction? If so, who is predominant, or is that left to a situation?

Mr. Burnett: I do not think there have ever been any jurisdictional problems with that situation. For instance, if we had a mid-air collision between a military aircraft or one of the NASA spacecraft, for that matter—if that unthinkable thing were to happen—it would be a Safety Board investigation. It has been some time now since I have been on the board, but we have had that happen.

If a civil aircraft is involved, it is a Safety Board investigation. On the other hand, if you will remember—and you probably do not—the day the stock market in the United States crashed, we had a military plane that hit a motel in Indianapolis. The pilot bailed out. In the initial information, it was not clear how many people might have been lost in that motel.

That would not have been ours. I suspect there would have been a lot of public objection to the military investigating that accident if it had involved the loss of a lot of lives. I was prepared in that situation for the possibility that someone might ask us to investigate it, simply because it was going to be too sensitive for the military to do themselves.

[Traduction]

L'accident survenu à Valdez en est un exemple. Les premiers renseignements parvenus au bureau au sujet de ce qui se passait n'ont pas déclenché l'envoi d'un de ses membres. Nous avons envoyé des membres du personnel, mais le membre du bureau qui était de service ne s'est pas rendu sur place. Pourtant, vu la tournure des événements, ce sera probablement l'une des enquêtes les plus compliquées que le bureau aura à mener. Il faut prendre une décision en se fondant sur les renseignements obtenus dans les heures qui suivent immédiatement, et ce n'est pas toujours bon.

M. Langlois: Votre directeur des enquêtes a donc l'autorité voulue pour prendre des mesures immédiatement, dès qu'un accident majeur se produit.

M. Burnett: C'est exact.

M. Langlois: Lorsque le bureau doit intervenir, il prend des dispositions puis entre en communication avec le membre du bureau qui est de service.

M. Burnett: Il le fait habituellement en consultation avec le bureau mais en l'absence de membres du bureau, il est certain qu'il n'attendra pas pour agir.

M. Malone: J'aimerais, pour commencer, dire à quel point j'apprécie la franchise de notre témoin, M. Burnett.

J'aimerais aborder le domaine des accidents militaires et vous demander si, en cas d'accident militaire, votre bureau interviendrait. S'il n'intervient pas dans les accidents militaires, que fera-t-il en cas d'accident où interviennent des éléments militaires et civils? Cela pose-t-il un problème de juridiction? Dans l'affirmative, qui a la prépondérance, ou est-ce que cela dépend de la situation?

M. Burnett: Je ne crois pas que ce genre de situation ait jamais posé de problème de juridiction. Si, par exemple, une collision se produisait dans les airs entre un avion militaire et, si impensable que cela puisse paraître, l'une des navettes de la NASA, l'enquête sera dirigée par le NTSB. Il y a maintenant un bon moment que je siège au bureau, mais cela ne s'est jamais produit.

Si un avion civil est en cause, l'enquête relève du NTSB. Par contre, vous vous en souviendrez peut-être, mais probablement pas, le jour du krach boursier aux États-Unis, un avion militaire s'est écrasé sur un motel à Indianapolis. Le pilote avait sauté en parachute. D'après les premiers renseignements reçus, il était difficile d'évaluer le nombre de personnes qui avaient pu périr dans le motel.

Nous n'aurions pas dirigé l'enquête dans ce cas. J'imagine qu'il y aurait eu de nombreuses protestations de la part du public contre le fait que l'accident fasse l'objet d'une enquête militaire s'il y avait eu de nombreuses pertes de vie. J'avais prévu, dans ce cas, la possibilité qu'on nous demande de faire enquête, simplement parce que l'affaire aurait été trop délicate pour la laisser aux militaires.

[Text]

We would never have become involved in it at all unless someone asked. We have plenty to do; we do not have to go out looking for work. But probably if someone had asked, we would have done so. The military does, on occasion, ask us for assistance in accident investigations.

Mr. Angus: But would they butt out then?

Mr. Burnett: Ordinarily not, but there are two ways. If they ask us, we would ask if they want us to take the investigation and do it.

Mr. Angus: Would somebody else ask you, other than the military?

Mr. Burnett: We do not have a lot of experience with that—

Mr. Angus: Thank heavens!

Mr. Burnett: The kind of scenario that I painted as a possibility in Indianapolis is something that I do not know has ever happened but nevertheless, I can see the possibility of it happening. You have to be prepared for that sort of thing.

On the other hand, the military every once in a while asks us to come in and yield our expertise to them. Sometimes, they are in cases where they have become divided among their own investigation as to what is the cause of the accident and they need somebody to come in and take a fresh look at it.

Occasionally we have probably more highly developed expertise. Most of their safety investigators serve on a three-year tour and therefore they never get the depth of experience that our people have, but it has the other benefit of taking people who have had a safety tour and putting them back into the system where they can use what they have learned. I am not criticizing their system, but they probably do not get the depth of actual on-scene accident investigation and experience that our people do.

Mr. Malone: Another question that I would like to just flush by you is the one dealing with jurisdictional authority as it relates to primary government at the secondary level, similar in Canada to your operations in the United States of state rights. We would certainly have defined jurisdictional rights to provinces, and when we would come to the question of a highway accident most of the highway transport would be considered within a provincial jurisdiction, school buses and the like. Do you ever encounter difficulties in the investigation of highway accidents, and is there any route or caution for us with respect to that which might be advisable?

[Translation]

A moins que quelqu'un ne nous en ait fait la demande, nous ne nous en serions jamais mêlé. Nous avons suffisamment de travail sans avoir à en chercher ailleurs. Mais il est probable que si l'on nous avait demandé de le faire, nous aurions accepté. Il arrive que les militaires fasse appel à notre aide pour faire enquête sur des accidents.

M. Angus: Mais se retireraient-ils de l'enquête dans ce cas?

M. Burnett: Habituellement pas, mais il y a deux façons de procéder. S'ils s'adressaient à nous, nous leur demanderions s'ils désirent que nous prenions l'enquête en main et la menions à terme.

M. Angus: D'autres que les militaires pourraient-ils vous demander de le faire?

M. Burnett: Nous n'avons pas beaucoup d'expérience à ce sujet. . .

M. Angus: Dieu merci!

M. Burnett: Le genre de scénario que j'ai décrit comme possibilité à Indianapolis est une chose qui, à ma connaissance, ne s'est jamais produite mais j'en entrevois la possibilité. Il faut être prêt pour ce genre de chose.

Par contre, les militaires nous demandent à l'occasion d'intervenir et de les faire profiter de nos compétences. Cela se produit parfois dans des cas où les personnes chargées d'une enquête ne s'entendent pas sur les causes de l'accident et ils voudraient que quelqu'un de l'extérieur vienne jeter un regard neuf sur la chose.

Il arrive aussi probablement que nos compétences soient plus perfectionnées. La plupart de leurs enquêteurs en matière de sécurité sont affectés à ces tâches pendant trois ans et ils n'acquièrent donc jamais l'expérience que nos gens peuvent avoir; cela présente toutefois l'avantage de prendre des gens qui ont travaillé dans ce domaine et de les remettre dans le circuit où ils peuvent se servir de ce qu'ils ont appris. Je ne veux pas critiquer leur système, mais leur personnel n'a probablement pas autant d'expérience que nos gens en ce qui concerne les enquêtes menées sur les lieux de l'accident.

M. Malone: J'aimerais vous poser une autre question au sujet des problèmes de juridiction en ce qui a trait au gouvernement principal au palier secondaire, où la situation au Canada est semblable à l'exercice des droits des États aux États-Unis. Nous aurions certainement donné compétence aux provinces, de sorte qu'un accident de la route serait considéré comme relevant des autorités provinciales, qu'il s'agisse d'autobus scolaires ou d'autre chose. Le déroulement des enquêtes sur les accidents de la route vous cause-t-il parfois des difficultés et avez-vous des conseils à nous donner à ce sujet?

• 1130

Mr. Burnett: Yes, we do, and we have had problems in our relationships with individual states and their

M. Burnett: Effectivement, nous avons parfois des problèmes dans nos rapports avec les États et leurs

[Texte]

investigative authorities. It tends to be somewhat exacerbated when they have a well-developed accident investigation system.

The Chairman: What about the Kentucky bus thing that you told us about?

Mr. Burnett: Part of the problem there was you had a criminal investigation immediately. You had a drunk driver. That is where you really get into problems because the kind of open investigation we do, with everybody sharing and everybody getting in there and turning things over, does not accommodate well to a criminal investigation where the idea is to protect the chain of evidence and not let anything be tampered with by anybody who might be outside. There are immediate conflicts that develop.

In fact, there is examination of some of that evidence that to date, even after reaching our report, we have not been able to undertake because it has been tied up in the criminal courts. Perhaps we could have gone into Federal Court and won. We did not choose that to be the case where we wanted to try it, because you have a very serious criminal charge involved there.

On the other hand there have been times when I think states had purported to launch a criminal investigation simply because they wanted to keep the investigation in their hands and not have the Safety Board. In some of those where we think the import of the safety issues is much greater than that of the criminal justice issues, we might challenge them.

Some of the states have developed accident investigation agencies that are similar to ours, multidisciplinary teams to do accident investigation. Then a big accident comes along, say the school bus accident. A school bus rolls off a mountainside and all of a sudden these people come out from Washington and take the investigation away from them. That is sensitive, and you can understand it from their standpoint.

On the other hand, from our standpoint that issue may have national implications that they cannot deal with and do what we can do. That presents some problems. We have worked hard to work those problems out with a lot of jurisdictions where we have had them. We have tried to be understanding of their needs, as well as making sure they understand that we are not going to be just bulldozed back in those cases. Of course you have this situation, if we send a team from the east coast to the west coast, when we arrive on the scene the bus, whether it is a Greyhound or a school bus, or a truck, or whatever, is in a garage somewhere.

I recently was on the scene of an accident in Memphis. I happened to be in Memphis when it occurred. It was a major accident, a propane truck explosion. I went there and they were already sweeping the highway to get it back together and we still had some witness marks. Being very tactful, because they were police officers and all I had was

[Traduction]

organismes d'enquête. En règle générale, les problèmes sont exacerbés lorsque les États disposent d'un système bien développé d'enquête sur les accidents.

Le président: Pourriez-vous nous en dire plus long sur l'accident d'autobus au Kentucky dont vous nous avez parlé?

M. Burnett: Le problème tenait en partie au fait qu'une enquête criminelle a immédiatement été lancée car il s'agissait d'un cas de conduite en état d'ébriété. Ce sont vraiment ces cas-là qui posent le plus de difficultés parce que le genre d'enquête ouverte que nous effectuons, où tout le monde s'en mêle et partage l'information, s'accommode mal des nécessités d'une enquête criminelle, où l'impératif premier consiste à préserver des éléments de preuve et à ne laisser personne de l'extérieur y toucher. Cela crée instantanément des conflits.

En fait, il reste des éléments de preuve que nous n'avons pas encore pu examiner, bien que nous ayons déjà produit notre rapport, parce que la cause est encore devant les tribunaux. Nous aurions peut-être pu aller en Cour fédérale et gagner, mais nous y avons renoncé parce que de graves accusations criminelles sont en cause dans cette affaire.

Par ailleurs, je crois qu'il est arrivé que des États aient prétendu vouloir lancer une enquête criminelle tout simplement parce qu'ils ne voulaient pas que le NTSB empiète sur leurs plate-bandes. Dans les cas où nous estimons que les considérations de sécurité l'emportent de loin sur les considérations de justice pénale, nous contestons leur décision.

Certains États ont créé des bureaux d'enquête sur les accidents analogues à notre organisme, qui confient les enquêtes sur les accidents à des équipes multidisciplinaires. Survient un accident, disons un autobus scolaire qui aurait dévalé une pente. Tout d'un coup, des tas de gens débarquent de Washington et leur fauchent leur enquête. C'est une situation délicate, et on peut facilement comprendre leur point de vue.

D'autre part, nous pouvons estimer que l'affaire en question a des répercussions d'envergure nationale au sujet desquelles nous sommes les seuls à pouvoir faire quelque chose. Cela présente donc des problèmes. Dans tous les cas, nous nous sommes toujours efforcés d'aplanir ces problèmes. Nous essayons de comprendre les besoins des autorités locales mais aussi de bien leur montrer que, dans ces cas-là, nous ne nous laisserons pas écarter. Bien sûr, il arrive que nous envoyions une équipe de la côte est sur la côte ouest et que celle-ci constate à son arrivée que l'autobus, qu'il s'agisse d'un Greyhound ou d'un autobus scolaire, ou le camion ou quelque autre véhicule, a été amené dans un garage.

J'étais récemment sur les lieux d'un accident à Memphis. Il se trouve que j'étais dans cette ville lorsqu'il s'est produit. C'était un gros accident; une explosion d'un camion transportant du propane. Je me suis rendu sur les lieux et j'ai vu qu'ils étaient déjà en train de dégager la route et qu'il y avait encore des traces de pneus. Avec

[Text]

a badge, I persuaded them that if they could just leave one lane of the highway closed and unswept until our investigators got there it would be helpful. We have to adjust to those things.

Mr. Malone: I presume that is a relationship that takes place after the board is established, not something that you in any way write into legislation.

Mr. Burnett: From the legislative standpoint, what I would advise a committee of our Congress, if they were trying to adopt our legislation, would be that you need to give some clear authority to the board that is going to carry out an investigation, but trying also to let them know they have a mandate not to be overly aggressive, and that, just because they go out and do compromise in some situations, whether it is rail or with the highway investigating authorities, they are not going to be subject to censor for having recognized some of the economic realities of dealing with the scene.

I think you need to maximize the kind of discretion, but the message that you also need to give to the people carrying out the responsibility is that they are expected to use some discretion and not be blunt-handed in their approach to the people they have to work with.

• 1135

Mr. Malone: Let me switch to another—

The Chairman: Let us switch around if we are going to keep going, because the time is moving on.

Mr. Benjamin: This is very valuable.

The Chairman: It is very valuable, because the questions have been good and the answers have been better. Let us keep it up.

Mr. Angus: That is the way it is supposed to be.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to pursue the matter of highways again. Under our constitutional set-up in Canada the interprovincial trucker is under the jurisdiction of the federal government, and inside the province there is the jurisdiction of the province. Thirty-some years ago the application of that jurisdiction was turned over to the provinces. So we have 10 provincial and 2 territorial jurisdictions.

In recent weeks we have had episodes of trucks and trains hauling dangerous and toxic goods, the adequacy of the transport, the safety involved and everything else, plus the mixing of toxic wastes with gasoline or heating oil, which you may have heard about. They carried out a 24- or 30-hour inspection near Kingston on trans-border traffic between Canada and the United States. I am told that some 40% of the trucks were either tagged for faulty equipment or whatever with orders to be fixed, or they were taken right off the road. We had a similar instance where every vehicle in Golden, British Columbia was stopped, and again almost half of them were either taken off the road or tagged, which does not say much for the

[Translation]

bien des égards, parce que c'étaient des agents de police et que tout ce que j'avais, c'était un badge, je les ai persuadés qu'il nous serait extrêmement utile qu'ils ne libèrent qu'une voie et ne dégagent pas l'autre tant que nos enquêteurs ne seraient pas arrivés. Il faut savoir s'adapter à ces choses.

M. Malone: Je suppose que ces arrangements sont pris après coup et qu'ils ne sont pas prévus en détail dans la loi portant création du bureau.

M. Burnett: Si je devais donner des conseils à un comité du Congrès qui voudrait adopter une loi, je leur dirais qu'il faut conférer des pouvoirs clairs au bureau qui sera chargé des enquêtes mais essayer aussi d'indiquer qu'il ne doit pas agir avec un zèle excessif et qu'il ne sera pas blâmé simplement pour avoir accepté des compromis dictés par le bon sens, compte tenu des besoins des organismes d'enquête sur les accidents de la route, ou sur les accidents de chemin de fer.

Je crois qu'il faut donner beaucoup de latitude en ce sens et bien faire comprendre aux gens qui sont chargés des enquêtes qu'on attend d'eux qu'ils fassent preuve de discernement et qu'ils ne braquent pas les gens avec qui ils doivent collaborer.

M. Malone: J'aimerais passer à . . .

Le président: Comme le temps passe, nous pourrions peut-être aborder d'autres sujets.

M. Benjamin: Cette discussion est très utile.

Le président: Elle est très utile parce que les questions sont bonnes et que les réponses sont encore meilleures. Continuons dans cette voie.

M. Angus: C'est comme ça que ça doit se passer.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre au sujet de la question des routes. Aux termes de notre Constitution, les camionneurs interprovinciaux relèvent des autorités fédérales, et les camionneurs provinciaux des autorités provinciales. Il y a quelque 30 ans, ces pouvoirs ont été conférés aux provinces. Il y donc dix secteurs de compétence provinciaux et deux secteurs territoriaux.

Ces dernières semaines, il y a eu des cas de camions et de trains transportant des marchandises dangereuses et toxiques, pour lesquels il y avait lieu notamment de se poser des questions sur la sécurité, sans oublier l'affaire du mélange de déchets toxiques avec de l'essence ou du mazout, dont vous avez peut-être entendu parler. Il y a eu à Kingston une opération de 24 à 30 heures d'inspection du trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis. Il paraît qu'environ 40 p. 100 des camions n'étaient pas en règle. Certains comportaient des défauts dont on a ordonné la réparation et, pour d'autres, on les a carrément empêchés de poursuivre leur route. Il y a eu un autre cas à Golden, en Colombie-Britannique, où tous

[Texte]

quality of inspection and enforcement by those provincial jurisdictions.

I presume the regulations, enforcement and inspections vary from state to state. Some are excellent; some are not worth a darn. I imagine you have a fair amount of that, do you?

Mr. Burnett: There are differences.

Mr. Benjamin: Does the authority you have empower you to have more jurisdiction than there otherwise would be—the fact of this board's existence and its investigative powers? I appreciate your point about being tactful and diplomatic, to work together and co-operate and so forth, but somebody has to be in charge.

Mr. Burnett: Yes. That has to be very clear.

Mr. Benjamin: Do you have much difficulty with state jurisdictions on that?

Mr. Burnett: It is a difficulty. I think in most cases we are able to work it out in a constructive manner, and there does have to be somebody in charge. I think where we run into the most difficulty is when the criminal law aspect is involved.

We are not involved in criminal investigations and do not want to be, and we want to keep our function apart. Nevertheless, we have a possibility of going out and destroying the criminal case. So we have to be sensitive to the needs of the criminal investigators, and sometimes we think they are not as sensitive as they need to be to ours. There is a problem.

Several states and several provinces were involved in this truck situation. There are some differences in the kind of enforcement we get from state to state. It is quite interesting in that we make probably our most important and certainly our largest number of recommendations on highway safety directly to the state governments rather than the federal government. So just because you have the accident investigation function at the federal level does not necessarily mean that the policy making function or the regulatory function will be moved. In fact, I come from the states right end of the political spectrum in the United States.

Mr. Benjamin: Let us say a large number of employees and members of the public and parts of management get a whole series of phone calls and mail on a certain thing in practice on the railway or with the trucks or something that could lead to serious accidents, but there have been no accidents but something has been pointed out, and there have been so many of them. Do you then have the authority to start making an inquiry into that particular condition and try to put a stop to it?

[Traduction]

les véhicules ont été stoppés et inspectés. Là encore, près de la moitié n'étaient pas en règle, ce qui en dit long sur la qualité des inspections et de l'exécution de la loi par les autorités provinciales.

Je présume que la réglementation, l'exécution et les activités d'inspection varient d'un État à l'autre. Certains font un excellent travail et d'autres pas, n'est-ce pas?

M. Burnett: Il y a des variations.

M. Benjamin: Est-ce que l'existence et les pouvoirs d'enquête de votre bureau vous confèrent des pouvoirs plus étendus? Je comprends la nécessité de faire preuve de tact et de diplomatie, de collaborer, etc., mais il faut bien que quelqu'un prenne les décisions.

M. Burnett: Oui. Il faut que cela soit bien clair.

M. Benjamin: Est-ce que cela entraîne des difficultés avec les États?

M. Burnett: C'est un problème. Dans la plupart des cas, je pense que nous arrivons à établir un dialogue constructif, et il y a effectivement quelqu'un qui doit avoir la responsabilité ultime. Je crois que les cas qui nous posent le plus de problèmes sont ceux qui comportent un aspect pénal.

Nous ne participons pas aux enquêtes pénales et nous ne le voulons pas; nous voulons que notre fonction soit distincte. Il reste néanmoins que notre intervention peut nuire à la constitution d'un dossier criminel. Nous devons donc être bien conscients des besoins des enquêteurs en matière criminelle et nous avons parfois l'impression qu'ils ne sont pas aussi conscients des nôtres qu'ils le devraient. C'est un problème.

Plusieurs États et plusieurs provinces étaient en cause dans cette affaire de camions. L'exécution de la loi n'est pas toujours la même dans tous les États. Il est intéressant de remarquer que nous faisons la majorité de recommandations en matière de sécurité routière, et sans doute les plus importantes, directement au gouvernement des États et non au gouvernement fédéral. Ainsi, le fait que la fonction d'enquête sur les accidents relève du niveau fédéral ne signifie pas nécessairement que la fonction d'élaboration de la politique ou la fonction de réglementation seront déplacées. En fait, sur le plan politique, j'appartiens pour ma part au segment favorable à la préservation des droits des États.

M. Benjamin: Imaginons qu'il y ait à un moment donné une avalanche de coups de téléphone et de courrier au sujet d'un élément concret du transport ferroviaire ou du camionnage ou d'autres choses qui pourraient entraîner de graves accidents, mais qu'il n'y ait pas encore eu d'accidents. Avez-vous alors le pouvoir d'effectuer une enquête sur cette situation donnée et d'essayer d'y remédier?

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Burnett: Yes, we have that authority. The critical question is do we have the resources. And then, is this an issue that is so demanding that we should use the limited resources we have for special studies, or even take some resources away from accident investigation to do that? And there are cases in which we decide that is necessary.

The air traffic control issue, after we had our strike in 1981, we did two special studies. They were not based on accident investigations. But we sent people out into the facilities to try to find out how they were working and how the system was working. We have done several others since that were largely based on incidents we were investigating. And we do have the authority to investigate incidents that do not amount to accidents. We investigate near-collisions in the air and a lot of times evacuations where aircraft have to be evacuated. They might be evacuated successfully, but nevertheless we investigate what happened that forced that. A lot of times you find failures in the evacuation systems. And even though nobody is hurt, you need to correct that and not let it continue.

We get involved in things of that type. However, you have to be very careful that you do not undertake to try to be responsive to every mail campaign that comes to you saying that this is an area you ought to look into. If you try to hit all those things you will soon dissipate your resources.

Mr. Benjamin: It is a matter of judgment which ones you pick out.

Mr. Atkinson: Mr. Burnett, when the board looks at cause, does it try to establish precise cause or probable cause, or does it list various factors that may have contributed to the accident? What is the function of your board?

Mr. Burnett: Our law says we are supposed to establish the probable cause of the accident. I think that is helpful in establishing the kind of proof we have to have to make our causal determination. It is not absolute; it is not clear. I think it authorizes us, in cases where the cause can be placed in dispute, to take our best stab at it.

The most recent probable cause the board adopted was in the Aloha accident, and that probable-cause statement took up a page. They can be very complex. Four or five lines is more usual. But within in that you may have a prime cause and several contributing circumstances.

My personal preference is to try to make the cause the most immediate remediable point and then to have up-stream causes as contributing factors. But each board

M. Burnett: Oui, nous avons ce pouvoir. La question est plutôt de savoir si nous avons les ressources nécessaires. Il faut ensuite se demander si le problème justifie que l'on utilise les ressources limitées dont nous disposons pour les études spéciales ou même que l'on détourne à cette fin les ressources des services d'enquête sur les accidents? Il y a des cas où nous décidons que c'est nécessaire.

Dans le cas du contrôle de la circulation aérienne, nous avons effectué des études spéciales après la grève de 1981. Ces études n'étaient pas motivées par des enquêtes sur des accidents. Nous avons néanmoins envoyé des gens sur place pour essayer de déterminer le fonctionnement des installations et du système. Il y a eu plusieurs autres études par la suite, mais elles étaient en majeure partie motivées par des incidents faisant l'objet d'une enquête. Nous avons aussi le pouvoir d'enquêter sur des incidents qui n'ont pas nécessairement entraîné de accidents. Nous enquêtons sur des quasi-collisions dans les airs et de nombreuses enquêtes sur des cas où des avions ont dû être évacués. Même si l'évacuation s'est déroulée sans incidents, nous enquêtons sur la cause de cette évacuation. On trouve souvent des lacunes dans les systèmes d'évacuation. Même si personne n'est blessé, il faut remédier à ces lacunes et ne pas permettre qu'elles se perpétuent.

Nous avons donc des activités de ce genre. Il faut cependant se garder de vouloir donner suite à toutes les campagnes postales signalant un problème possible. Ce serait impossible sans dispenser nos ressources.

M. Benjamin: Le choix des questions sur lesquelles vous enquêtez est donc affaire de jugement.

M. Atkinson: Monsieur Burnett, lorsque le bureau fait une enquête, essaie-t-il de déterminer les causes précises ou probables de l'accident ou se contente-t-il de dresser une liste des divers facteurs qui pourraient y avoir contribué? Quelles sont les fonctions de votre organisme?

M. Burnett: Selon la loi, nous sommes censés déterminer les causes probables de l'accident. Je crois que c'est utile pour établir les genres de preuves dont nous avons besoin pour déterminer les causes. Ce n'est ni absolu ni clair. Je crois que cela nous autorise, dans les cas où la cause d'un accident est discutable, à donner la meilleure approximation possible.

Le plus récent cas de cause probable concernait l'accident de l'Aloha. Dans ce cas-là, l'énoncé de cause probable tenait en une page. Ils peuvent être très complexes, mais des énoncés de cinq ou six lignes sont plus fréquents. Cependant, dans un court texte, on peut donner une cause principale et indiquer plusieurs facteurs ayant contribué à l'accident.

Pour ma part, je préfère que l'on indique comme cause de l'accident, le facteur auquel il est le plus facile de remédier dans l'immédiat et que l'on indique ensuite les

[Texte]

member has sort of their own approach to that sort of thing and we have to sort of meld everybody's together. You certainly will not see any undue consistency in our approach in determining probable cause.

The determination of probable cause is, again, not a scientific thing. It is the point at which I think you have to bridge the gap between your technical explorations as to the background of the accident and sort of the policy questions about how you are going to remedy the accident. The probable cause has to sort of bridge that. That is the reason it is different from the cause of the accident as determined by litigators. It is the reason we frequently find different results. It is not only because we have a different process but because we have a different aim.

• 1145

On the other hand, it has been suggested by a lot of people in the aviation industry that we have just a list of all the factors that went into it. I prefer a more narrative approach that in some way tries to relate the factors together, because you can get sloppy in what you put in this list. You can throw everything but the kitchen sink in there and not give very much consideration to how those things interplay with each other or what really are the prime things. In getting remedy, our board's self-imposed necessity of in most cases identifying a prime cause helps us when we go out to try to get remedial action accomplished, and if we were lax enough just to have a list of all the things that could be considered causal to this thing, which is the kind of thing that could happen, then there would be less utility to our determination and it would be less useful in obtaining remedial action.

Mr. Angus: I want to come back to the highway stuff. Do you have a national data bank where highway accidents are plugged in because they are coming from different jurisdictions?

Mr. Burnett: Yes, but we do not maintain it. Probably it would have been well if that authority had been given to the National Transportation Safety Board instead of the National Highway Traffic Safety Administration. But we have enough things to worry about without getting involved in turf fights, and I have not chosen to try to do those sorts of things. The other constraint is that, had that been given to us, we would have needed it with enough resources coming with that function so we would not take resources from our other functions. The danger when you add functions to the accident investigation authority is that you begin to compete for resources.

[Traduction]

autres causes probables comme des facteurs pouvant avoir contribué à l'accident. Mais les autres membres de notre organisme ont chacun leur propre démarche et il faut en quelque sorte considérer les attitudes de tous. Vous ne pourriez certainement pas nous accuser de faire preuve d'une uniformité induë dans notre façon de déterminer la cause probable d'un accident.

Je le répète, la détermination de la cause probable d'un accident ne repose pas sur des bases strictement scientifiques. On en arrive tout simplement à un point où il faut, je pense, combler l'écart entre les investigations techniques sur la façon dont s'est produit l'accident et les questions de politiques qui entrent en jeu à l'égard des mesures correctives. La cause probable doit en quelque sorte constituer un compromis entre ces deux éléments. C'est la raison pour laquelle elle diffère parfois de la cause de l'accident telle qu'elle est déterminée par les tribunaux. C'est la raison pour laquelle les résultats sont souvent différents. Cela ne tient pas seulement au fait que les procédures sont différentes, mais aussi au fait que nous avons des objectifs différents.

D'un autre côté, beaucoup de gens de l'industrie de l'aviation ont proposé que nous nous contentions de dresser une liste de tous les facteurs ayant contribué à un accident. Je préfère un rapport circonstancié dans lequel on essaie de lier les facteurs les uns aux autres, parce qu'on risque de manquer de rigueur dans l'établissement de cette simple liste. On peut y inscrire tous les facteurs auxquels on peut penser, mais sans les pondérer en fonction de leur importance relative et sans beaucoup s'interroger sur les liens qui les unissent. Si l'on pense à l'objectif ultime qui consiste à faire adopter des mesures correctives, l'obligation que se fait notre organisme d'identifier dans la plupart des cas une cause principale nous aide. Si nous acceptions de nous contenter de dresser la liste de tous les facteurs qui pourraient avoir causé l'accident étudié, ce qui pourrait très bien se produire, notre travail serait bien moins utile et nous aurions plus de mal à obtenir que des mesures correctrices soient prises.

M. Angus: Je voudrais revenir à la question de la circulation routière. Comme il y a de nombreux secteurs de compétence différents, avez-vous une banque de données nationale sur les accidents de la route?

M. Burnett: Oui, mais elle ne relève pas de nous. Il aurait peut-être fallu confier cette responsabilité au «National Transportation Safety Board» et non à la «National Highway Traffic Safety Administration». Mais nous avons suffisamment de pain sur la planche sans nous laisser distraire par des querelles de compétence, et j'ai choisi d'y renoncer. Il faut dire aussi que si cette banque de données nous avait été confiée, il aurait fallu nous donner aussi les ressources nécessaires pour que nous ne soyons pas obligés de prélever des ressources sur celles qui sont affectées à nos autres fonctions. C'est le danger qui vous guette lorsque vous augmentez les fonctions de

[Text]

[Translation]

l'organisme d'enquête sur les accidents: cela entraîne des problèmes de ressources.

Mr. Angus: But you can regularly access it?

M. Angus: Mais vous avez accès à cette banque de données?

Mr. Burnett: Yes, we can, and there are major problems. Some of our reports have demonstrated the problems with that system, the fact that we spend maybe not as much money as we need to, but still a lot of money, collecting all that data but there are real problems in the usability of it.

M. Burnett: Effectivement, mais il y a de gros problèmes. Dans certains de nos rapports, nous avons illustré les problèmes que pose ce système et montré que nous n'y consacrons peut-être pas suffisamment d'argent, bien qu'on en dépense déjà pas mal pour recueillir toutes ces données. Mais l'utilisation de ces données pose de vrais problèmes.

Mr. Angus: Because it is not necessarily compatible from each state and...?

M. Angus: Parce qu'elles ne sont pas nécessairement recueillies sur des bases comparables d'un État à l'autre?

Mr. Burnett: In the first place, it is police gathered, and police personnel are under time constraints and they tend to think about issues they are going to be challenged on in depositions and not necessarily about issues that are safety related. For instance, they tend to make assumptions about the use of belts: if somebody is hurt then they assume they were not using their belt, and if they came out all right then they assume they were. That so skews the data that you can hardly use it for policy-making as for as the use of safety belts goes. There are other kinds of problems involved with it.

M. Burnett: D'abord, c'est la police qui recueille les données. Or, les policiers manquent de temps et ils ont tendance à penser davantage au fait qu'ils seront contestés dans les dépositions qu'aux questions de sécurité. Par exemple, ils ont tendance à faire des suppositions quant à l'utilisation des ceintures de sécurité: si une personne est blessée, ils supposent qu'elle n'avait pas bouclé sa ceinture et si les gens se sortent indemnes d'un accident, ils supposent qu'ils avaient attaché leur ceinture. Donc, ne serait-ce que pour l'utilisation des ceintures de sécurité, les données sont si peu fiables qu'on ne peut pas s'en servir pour élaborer une politique. Les données posent par ailleurs d'autres problèmes.

Mr. Angus: In terms of the victims' families, we are just into a judicial inquiry into the Dryden air crash and the justice involved has given for the first time limited status to a lawyer representing all of the victims, both those who perished and the survivors. Do you do a similar kind of thing, grant that kind of status as a relation? You do not give it to the insurance folks, but—

M. Angus: En ce qui concerne les familles des victimes, il y a actuellement une enquête judiciaire sur la catastrophe aérienne de Dryden, et le juge chargé de l'affaire a pour la première fois conféré des privilèges limités à un avocat représentant l'ensemble des victimes, tant celles qui sont décédées que celles qui ont survécu. Faites-vous le même genre de chose? Je sais que vous ne laissez pas les assureurs mettre le nez dans vos enquêtes, mais...

Mr. Burnett: The rules say—and this has been a long-standing rule—no claimants or insurers. The major change that has probably been made since I have been chairman is that we have enforced it much more carefully on insurers. In practice, the insurers had a lot of extra access to our investigations at one time. We still try to be sure that they get the same information as we give the press just as soon as we give it to the press, but no more. We have had to be more careful about it because of the fact that if we did not then the courts would force us to take all the claimants and we think that would be too unwieldy.

M. Burnett: La règle est claire, et elle est appliquée depuis longtemps: ni demandeurs ni assureurs. Une des choses qui ont peut-être le plus changé depuis que j'assume la présidence, c'est que cette règle est appliquée encore plus rigoureusement qu'avant en ce qui concerne les assureurs. A une certaine époque, ils avaient en effet bien davantage accès à nos enquêtes. Nous continuons néanmoins de faire un effort pour que les assureurs aient les mêmes renseignements que ceux que nous donnons à la presse, en même temps que nous les rendons publics, mais pas davantage. Nous avons dû nous montrer plus prudents à ce sujet parce qu'autrement les tribunaux nous auraient forcés à ouvrir nos enquêtes à tous les demandeurs, et cela aurait présenté beaucoup trop de problèmes.

We have also taken another step: we now no longer allow lawyers to represent parties in our hearings.

Nous avons également pris une autre mesure: nous ne permettons plus à des avocats de représenter les parties concernées lors de nos audiences.

Mr. Angus: Oh, really?

M. Angus: Vraiment?

Mr. Burnett: That has been controversial with my profession—the American bar associations and some

M. Burnett: Cette question a suscité la controverse dans ma profession—les associations du Barreau et d'autres s'y

[Texte]

others have objected to it—and it has been controversial within the board. But again that was another step in trying to be sure that our proceedings were not being used as a discovery process for purposes of litigation.

Mr. Benjamin: Or intimidating.

• 1150

Mr. Burnett: The reason I supported that move was the fact that I could see that the lawyers for the parties who were entitled to be represented were coming in and using it very skilfully for that purpose, but yet the claimants' lawyers did not have access to it. So we have tried again to step away from the litigation process.

Now, the board has under consideration some compromise of that situation. I think I might be willing to allow the lawyers to come back in if we had some binding way to assure that they were not going to be involved, even in an advisory way, in any kind of litigation.

Mr. Benjamin: Purely observer status.

Mr. Burnett: They would come in to our proceedings, but when they did, they would forsake any kind of participation with the ongoing litigation. If we could do that, I would be content to have them come back in. But it is interesting that some of our board members who opposed this at one time have now switched. There are people who have switched from one side to the other, both ways, on that particular issue. So I do not know if we will ever be able to get an agreement to change it again.

Mr. Benjamin: It sounds as though they are lawyers.

Mr. Angus: I want to come back to the budget process. Let me confirm this: do you apply to the President for your funding?

Mr. Burnett: It goes to the Office of Management and Budget. We submit our first budget submission to them, but under the law, when we transmit that to them we also have to transmit a copy of our budget proposal to the President of the Senate and to the Speaker of the House. Of course, then it becomes the knowledge of all the committees and that sort of thing.

Mr. Angus: But in effect, even though it is the budget office—that is the President's budget office—

Mr. Burnett: That is right. There is a whole bureaucracy there, too, for which I would not want to saddle the President with sole responsibility.

Mr. Angus: Yes, but that is when the buck stops. But you do not have any dealings with the Secretary of Transportation?

Mr. Burnett: No, not on the budget issue. Now, at one time that was different. When the Department of Transportation was first formed, the National Transportation Safety Board was formed as a component of that, independent in the sense that the board was not responsible to the department, but for housekeeping and budget we were within their aegis. Then in 1974 the

[Traduction]

sont opposées—et elles suscitent la controverse auprès de l'organisme que je préside. C'était une autre mesure destinée à éviter que nos délibérations ne soient utilisées comme procédures de communication et d'interrogatoire préalables dans le règlement des litiges.

M. Benjamin: Ou pour faire de l'intimidation.

M. Burnett: Si j'ai appuyé cette démarche, c'est parce que je voyais que les avocats des parties qui avaient le droit d'être représentées s'en servaient très adroitement à cette fin alors que les avocats des demandeurs n'y avaient pas accès. Nous avons donc essayé à nouveau de nous écarter du procès.

Nous étudions actuellement la possibilité d'un compromis. Je pense que je serais prêt à autoriser les avocats à revenir si nous pouvions les contraindre à ne pas participer à quelque procès que ce soit, même à titre consultatif.

M. Benjamin: A titre d'observateurs uniquement.

M. Burnett: Ils viendraient à nos délibérations, mais, à ce moment-là ils renonceraient à toute participation au procès. Si nous pouvions arriver à ce résultat, je serais satisfait de les voir revenir. Mais il est intéressant de voir que certains de nos membres qui se sont opposés à cette mesure ont maintenant changé d'avis. Certains ont d'ailleurs changé d'avis, dans les deux sens, à cet égard. Si bien que je ne sais pas si nous pourrions jamais nous entendre.

M. Benjamin: Il semble qu'il s'agisse d'avocats.

M. Angus: J'aimerais revenir sur le processus du budget. Pouvez-vous me préciser si vous faites votre demande de financement au président?

M. Burnett: Notre première présentation budgétaire est adressée à l'Office of Management and Budget. En vertu de la loi toutefois, nous devons également transmettre une copie de nos propositions budgétaires au président du Sénat et de la Chambre. Bien entendu tous les comités sont alors au courant.

M. Angus: En fait, même s'il s'agit du bureau du budget—le bureau du budget du président. . .

M. Burnett: Il y a tout un processus bureaucratique dont je ne voudrais pas attribuer la responsabilité au président seulement.

M. Angus: Oui, mais c'est lui qui est responsable en dernier ressort. Mais vous n'avez pas affaire au ministre des Transports?

M. Burnett: Non, pas à propos du budget. A une époque, oui. Lorsque le ministère des Transports a été constitué, le National Transportation Safety Board en était un élément, indépendant dans la mesure où il ne relevait pas du ministère mais était placé sous son égide pour l'administration interne et le budget. Puis, en 1974, le Congrès a décidé de nous rendre totalement indépendants

[Text]

Congress decided to make us completely independent because of some concern, perhaps with some justification, that there was some pressure being exerted. There was concern that they might not fix our sewer or something if we criticized them or, I think even more critically, the fact that we might not get the attention in the budgetary process.

The Chairman: I think that was a very good point from Mr. Angus, but I want to clarify it a little further. You go through this board, but do you then have to get it approved by your respective committees of the House and the Senate?

Mr. Burnett: Yes.

The Chairman: Have you ever been involved, because of a dispute, in a conference between the two so that you got your funding?

Mr. Burnett: We make first what we call the OMB budget, the budget we send to the Office of Management and Budget. For the last several years we have been requesting a staff level of 367—I ought to have that figure memorized by now—and they come back and say they have money for 324 or so—actually, usually less than that—and then we have an appeal process within the Office of Management and Budget, and then we submit our congressional budget.

Our congressional budget will conform to what the Office of Management and Budget decide to allot us. In other words, we will conform our numbers to the overall figures they give us. But, remember, the Congress already has a copy of our original submission to them, so it is very easy for them to compare the differences.

Then we testify before committees of both the House and the Senate. One of the things about being a small agency is that we think we get just as much budget scrutiny for our \$26 million as the Federal Aviation Administration does for its millions and millions. They spend just as much time with us because, in part, it is an oversight situation. That is their way of being sure we are doing our jobs. So they get down into the very detailed small numbers when they are dealing with us about where we are spending money and that sort of thing.

Then, of course, sometimes there are differences. I think the Senate tends to be a little bit more liberal with us than the House does, so there is usually a conference committee. Usually we get more money than the Office of Management and Budget ask for us, which disappoints the OMB people because they think we have not had as high a level of fidelity to the process as we should have had. So there are all kinds of conflict built into the system.

Mr. Benjamin: Mr. Burnett, I have always felt that when you place restraints on budgets you are

[Translation]

car il s'inquiétait, peut-être à juste titre, du fait que nous subissions certaines pressions. On se demandait s'il allait s'occuper de nous au cas où nous le critiquions mais, chose plus importante, on se demandait s'il allait s'occuper convenablement de nous au plan budgétaire.

Le président: La question soulevée par M. Angus est à mon avis fort pertinente, mais j'aimerais obtenir un peu plus de détails à cet égard. Vous passez par ce bureau, mais devez-vous également obtenir l'approbation de vos comités respectifs de la Chambre et du Sénat?

M. Burnett: Oui.

Le président: Avez-vous jamais participé, en raison d'un différend, à une conférence entre les deux de façon à obtenir votre financement?

M. Burnett: Nous faisons d'abord ce que nous appelons le budget OMB, c'est-à-dire le budget que nous envoyons à l'Office of Management and Budget. Ces dernières années, nous avons demandé un effectif de 367 personnes—je devrais connaître ce chiffre par coeur maintenant—et on nous a dit que l'on n'avait de fonds que pour 324 personnes à peu près—en fait, habituellement moins que ça. Nous pouvons alors faire appel au sein de l'Office of Management and Budget avant de présenter notre budget au Congrès.

Notre budget au Congrès se conforme à ce que l'Office of Management and Budget décide de nous affecter. En d'autres termes, nos chiffres correspondent aux chiffres globaux qu'ils nous donnent. Mais il ne faut pas oublier que le Congrès a déjà une copie de notre demande initiale; il lui est donc très facile de comparer.

Nous témoignons ensuite devant des comités de la Chambre et du Sénat. Nous sommes un petit organisme, mais il semble que notre budget de 26 millions de dollars soit examiné d'aussi près que le budget de millions et de millions de la Federal Aviation Administration. Les comités passent autant de temps avec nous, en partie pour nous surveiller. Ils s'assurent ainsi que nous faisons notre travail. Ils étudient tous nos chiffres pour savoir la façon dont nous dépensons notre argent, etc.

Il y a bien entendu parfois des différences. Je pense que le Sénat a tendance à être un peu plus libéral avec nous que la Chambre, si bien qu'il y a habituellement un comité de conférence. Nous obtenons normalement davantage d'argent que l'Office of Management and Budget demande pour nous, ce qui déçoit les représentants de l'OMB, qui pensent que nous ne respectons pas autant le processus que nous le devrions. Le système comporte donc toutes sortes de possibilités de conflits.

M. Benjamin: J'ai toujours pensé, monsieur Burnett, que les restrictions budgétaires s'accompagnaient souvent

[Texte]

compromising safety. When you have to deal with people with the bottom-line syndrome it is tough.

I would like to ask you about the role of the chairman and the board of directors, the director of investigations, and the authority of the chairman. In this bill the minister shall say what the authority of the chairman is. There have been arguments two ways from witnesses before this committee, one saying that the best way to do it is for the minister to delegate the authority of the chairman. Others say it should be decided by the board, which would cause a better working relationship between the board and the chairman instead of the hassle we had here for years in our Aviation Safety Board. Do you have any opinions one way or another? Where do your authorities come from?

Mr. Burnett: I think the authority that is given in our law to the chairman to administer the board is just about as complete as you could imagine. It is in the law that we are to be chief executive officer, responsible for personnel and the budget and that sort of thing. Nevertheless, any chairman who would undertake to completely ignore the board in any of those functions would soon find the error of that way. If you had one of our board members or former board members here, you probably would get a different view of how well having the chairman in charge of the administration of the board works because, as we have said, there are some natural tensions there.

I think it is far better for the staff to have one person they are clearly responsible to report to. I think one of the problems we have had in our country generally with the collegial agencies is that there has been a tendency in some agencies for personnel to become attached to one of the board members, so that each person on the staff has someone on the board who is their sponsor. You therefore lose any kind of line authority. I think giving the chairman a clear mandate to administer the board avoids that sort of situation, which I do not believe we have at the Safety Board.

Under my administration we have encouraged the staff to be very free with their sharing of views and their inter-communication with the other staff. My predecessor, I think, had a rule whereby staff going to go talk to a board member had to have a full chain of command in between them, and had to tell the chairman's office and give a chance for people to participate. We allow it very informally. I think that also presupposes a chairman who has the judgment to know the limits within which he ought to undertake to direct the staff. I have never been reluctant to try to direct the staff to undertake investigations they might feel were not our top priority, if I felt that they should be a high priority. I have always felt I was the one who was going to have to come before a congressional committee and answer why we did not undertake that investigation. I would certainly listen to

[Traduction]

d'une sécurité amoindrie. Il est difficile de faire la part des choses lorsque vous traitez avec ceux qui s'occupent essentiellement du résultat financier.

J'aimerais vous poser des questions au sujet du rôle du président et du bureau, du directeur des enquêtes et de l'autorité du président. Le ministre doit en effet définir l'autorité du président. Les témoins qui ont comparu devant ce comité ont avancé des arguments opposés, certains disant que la meilleure façon de procéder consiste à ce que le ministre délègue l'autorité au président. D'autres disent que c'est au bureau de décider, ce qui permettrait d'établir de meilleurs relations de travail entre le bureau et le président au lieu d'avoir à subir tous les problèmes que nous avons connus pendant des années au sein de notre Bureau de la sécurité aérienne. Quel est votre point de vue à ce sujet? De qui détenez-vous votre autorité?

M. Burnett: L'autorité que la loi confère au président afin qu'il puisse gérer le bureau ne pourrait être plus étendue. En vertu de la loi, le président est le principal administrateur, responsable du personnel et du budget, etc. Néanmoins, le président qui se mettrait à ignorer le bureau à propos de l'une de ses fonctions se rendrait vite compte de son erreur. Si l'un des membres actuels ou anciens du bureau était ici, vous auriez sans doute un autre son de cloche; en effet, comme nous l'avons dit plus haut, certaines tensions subsistent encore.

Je pense qu'il vaut beaucoup mieux pour les membres du personnel de ne relever que d'une seule personne. L'un des problèmes que posent en général les organismes collégiaux de notre pays provient, à mon avis, du fait que dans certains organismes, le personnel a tendance à s'attacher à l'un des membres du bureau si bien que chaque membre du personnel dispose d'un garant au sein du bureau. Il n'y a donc plus de hiérarchie. Il me semble donc que le fait de donner au président le mandat d'administrer le bureau permet d'éviter ce genre de situation, qui n'existe pas, je pense, au NTSB.

Au cours de mon mandat, nous avons encouragé les membres du personnel à faire connaître très librement leurs points de vue et à communiquer avec les autres. Mon prédécesseur, je crois, exigeait que les membres du personnel qui souhaitaient parler à un membre du bureau devait passer par toute une chaîne hiérarchique jusqu'au bureau du président. Nous favorisons quant à nous une communication très ouverte. Cela présuppose aussi, je pense, que le président sache jusqu'où il peut aller en ce qui concerne la direction de son personnel. Je n'ai jamais hésité à ordonner aux membres du personnel de faire des enquêtes qui, à leur avis, n'étaient pas prioritaires, si je pensais qu'elle devait l'être. J'ai toujours pensé que personne d'autre que moi n'aurait à comparaître devant un comité du Congrès pour expliquer les raisons pour lesquelles nous n'aurions pas procédé à cette enquête. Je

[Text]

their judgment, in the first instance; let them make it, but I would not feel I could overrule them.

On the other hand, if it is the other situation where they wanted to investigate a particular accident, I have been reluctant to act. I think I can safely say there has been no case in which I have instructed the staff to either not investigate an area or not to continue some area of investigation they thought was wise. We certainly encourage our staff to come to the board. We ask them to resolve the differences between them without having to do it in a board meeting if they can, but if there still are real differences that remain, to tell the board about it so we do not adopt a report blindly without knowing that perhaps half the staff or all the staff except for one person think it is wrong.

• 1200

Mr. Benjamin: Does the board have any say at all? Can board members add powers to the chairman by a board decision?

Mr. Burnett: We have certain board-adopted regulations that define what board members and the chairman can do. We have a regulation that board members do not go to foreign accidents. For instance, when we had the accident at Gander, if the board member who was on duty at that time had elected to come up here, he would have had to have the board's permission. When we try to do that, there is a protocol problem. The staff has found it to be undesirable. When board members have gone to accidents in other countries, there have been problems.

Some of the board members might contend that the board has more authority to regulate how the chairman administers the board than is clear, but no one has chosen to really challenge that. I suppose there could be disputes about the limits of the chairman's authority.

Mr. Benjamin: So the Secretary of State or any other part of the administration has no say in your powers. Your powers are all in your legislation.

Mr. Burnett: The power is all in our legislation or the other acts of Congress. For instance, we have rights under the International Civil Aviation Organization treaty to deal with foreign accidents, but we certainly do not undertake to do that without. . . If a country asks for our assistance, that goes to the State Department, and we would not go if the State Department objected to our doing that.

Sometimes accidents in other countries have political implications. Now, the State Department might want us to become involved, but we know that we would be entering a morass. In other words, our technical abilities would be

[Translation]

suis toujours à l'écoute du personnel pour commencer; je ne pense pas que ma décision pourrait prévaloir contre eux.

Par contre, dans le cas contraire où il souhaite procéder à une enquête sur un accident particulier, je suis peu disposé à intervenir. Je pense pouvoir affirmer que je n'ai jamais ordonné aux membres du personnel de ne pas procéder à une enquête ou de ne pas poursuivre une enquête qu'à leur avis il fallait faire. Nous encourageons notre personnel à communiquer avec le bureau. Nous leur demandons de résoudre leurs différends pour qu'ils n'aient pas à le faire lors d'une réunion du bureau dans la mesure du possible; par contre, si des problèmes subsistent, nous leur demandons d'en faire part au bureau de façon à ce que nous n'adoptions pas un rapport aveuglément sans savoir que peut-être la moitié du personnel ou le personnel dans son entier, à l'exception d'une personne, pense qu'il n'est pas bon.

M. Benjamin: Le bureau a-t-il son mot à dire? Ses membres peuvent-ils décider d'étendre ses pouvoirs?

M. Burnett: Nous avons certains règlements adoptés par le bureau qui définissent les pouvoirs des membres et du président. En vertu d'un de ces règlements, les membres du bureau ne se rendent pas sur les lieux d'un accident à l'étranger. Par exemple, au moment de l'accident de Gander, si le membre qui était de service à ce moment-là avait décidé d'y aller, il aurait dû obtenir l'autorisation du bureau au préalable. En pareil cas, il y a un problème de protocole. Le personnel en est venu à la conclusion que cela n'était pas souhaitable. Lorsque les membres du bureau se sont rendus sur les lieux d'un accident dans d'autres pays, il y a toujours eu des problèmes.

Certains de ses membres pourraient prétendre que le bureau a davantage le pouvoir de réglementer la façon dont le président le dirige; personne n'a encore essayé de le faire. J'imagine que des conflits pourraient surgir à propos des limites de l'autorité du président.

M. Benjamin: Le Secrétariat d'État ou tout autre élément de l'administration a donc son mot à dire au sujet de vos pouvoirs. Vos pouvoirs sont définis par les lois.

M. Burnett: Nos pouvoirs sont définis entièrement par notre loi ou d'autres lois du Congrès. Par exemple, le traité de l'Organisation de l'aviation civile internationale nous confère le droit de nous occuper d'accidents à l'étranger, mais nous ne le faisons pas sans. . . Toute demande d'aide d'un pays est transmise au Département d'État et nous ne nous rendons pas dans ce pays lorsque le Département d'État s'y oppose.

Parfois, les accidents dans d'autres pays ont des répercussions politiques. Le Département d'État pourrait souhaiter notre intervention, mais nous savons que nous aurions alors d'énormes problèmes. En d'autres termes,

[Texte]

involved in things that are really political issues. We are not willing to do that.

The Chairman: Section 303 of your act sets out the National Transportation Safety Board and then it sets out the powers of the chairman, the terms of office, etc. It says:

The chairman and vice-chairman shall serve for a term of two years. The chairman shall be the chief executive officer of the board and shall exercise the executive and administrative functions of the board with respect to the appointment and supervising of personnel employed by the board—

And this is all you have said:

—the distribution of business among such personnel and among such administrative units of the board and the use and expenditure of funds. The vice-chairman shall act as chairman in the event of absence or incapacity of the chairman or in the case of vacancy in the office of the chairman.

Now, this is the one I would like you to clarify:

The chairman or acting chairman shall be governed by the general policies established by the board, including any decisions, findings, determinations, rules, regulations and formal resolutions.

You have all the powers before you come to that sentence. Does that restrict or qualify the power of the chairman, or is this relating to the reports and general policy matters that the board may pass?

Mr. Burnett: Let us say, for instance, that the board passed a regulation or a resolution that the managing director, the key personnel selection, had to be approved by the board. One argument would be that they could do that under that general power. The other argument, and one that I would make is, no, that would not be the exercise of general power. It would be a very specific involvement in a very specific personnel decision.

• 1205

We have never litigated. The practical fact is that the chairman selects the managing director. When I did it, however, the person I selected was someone well known to the board members. It was done with some consultation, although not formally. Certainly I would maintain that the chairman, whether I am the next chairman or someone else, would have the right to make that selection. The same thing would apply to general counsel.

But there are other collegial bodies like ours that have regulatory authority in the United States where it is specific in the statute that the board members must approve the major appointments—the directors of the divisions and that sort of thing. That is not in our statute.

[Traduction]

nos compétences techniques seraient mêlées à des questions purement politiques. Nous ne sommes pas prêts à jouer ce rôle.

Le président: L'article 303 de votre loi définit le «National Transportation Safety Board» ainsi que les pouvoirs du président, les mandats, etc. Il stipule:

Le mandat du président et du vice-président est de deux ans. Le président est l'administrateur en chef du bureau et il remplit les fonctions exécutives et administratives du bureau en ce qui concerne la nomination et la supervision du personnel employé par le bureau. . .

Et voici ce que vous avez dit:

. . . la répartition des tâches entre le personnel et entre les unités administratives du bureau ainsi que l'utilisation des fonds et la façon dont ils sont dépensés. Le vice-président agit à titre de président en cas d'absence ou d'incapacité du président ou en cas de vacance du poste de président.

J'aimerais maintenant que vous m'expliquiez davantage ce qui suit:

Le président ou le président intérimaire est assujéti aux politiques générales fixées par le bureau, y compris toute décision, conclusion, résolution, règles, règlements et résolutions officielles.

Vous avez tous les pouvoirs jusqu'à ce que l'on arrive à cette phrase. Limite-t-elle le pouvoir du président ou s'applique-t-elle aux rapports et aux questions de politique générale que le bureau pourrait adopter?

M. Burnett: Disons, par exemple, que le bureau adopte un règlement ou une résolution disant que la nomination du directeur, poste-clé, doit être approuvée par le bureau. On pourrait dire, d'une part, que le bureau pourrait procéder de la sorte en vertu de son pouvoir général. Par contre, et c'est mon avis on pourrait dire que, non, cela ne reviendrait pas à l'exercice de son pouvoir général. Il s'agirait d'une ingérence très précise dans une décision relevant essentiellement du personnel.

Nous n'avons jamais été en procès. Le fait est que le président choisit le directeur. Lorsque j'ai fait ce choix, la personne était quelqu'un de bien connu des membres du bureau. Cette nomination avait été faite à la suite de consultations non officielles. Je maintiens que le président, que je sois le prochain président ou non, devrait avoir le droit de faire ce choix. La même chose s'applique à la nomination de l'avocat-conseil.

Il existe aux États-Unis d'autres organismes collégiaux comme le nôtre qui ont une autorité réglementaire et dont les statuts précisent que les membres du bureau doivent approuver les principales nominations—les directeurs de division, etc. Cela ne paraît pas dans nos statuts.

[Text]

The Chairman: But you have the powers set out that I read before, which you gave evidence on, and that sentence is a qualification in terms of other matters that the board may have made by policy.

Mr. Burnett: Yes. For instance, the board approves the general accident investigation criteria. I would not undertake to try to change those on my own. When I was chairman I would not have done that. On the other hand, we do have certain provisions that allow us some discretion as to what we investigate that may be outside the criteria, and I would not necessarily feel bound in chains by something like that either.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, a supplementary to yours. You appoint a director of administration. That is over all for the whole operation.

Mr. Burnett: The managing director really is the chief of staff.

Mr. Benjamin: Do you appoint a director of investigation for each mode? Are they sort of compartmentalized?

Mr. Burnett: No. We are not organized modally. When I became chairman, my intention was to change that over a period of time. We had just gone through a reorganization and I did not want to do it immediately. But I thought the best thing to do would be to organize us along modal lines.

Our bureau of accident investigation is organized modally. It has five divisions for each one of the modes we do. Pipelines and hazardous materials investigations are combined. For instance, they have done aviation accident investigations where hazardous materials were the prime issue. But then we have our bureau of technology, and they tend to be organized along disciplinary lines. Our division of survival factors that looks at seat belt usage and seat strength in planes and fire protection in buses and planes and all that runs across the modal lines. Our division of human performance looks at human performance issues, fatigue, drug abuse—those things—across modal lines.

But then on the other hand we have an aviation division—it is called aviation engineering—in our bureau of technology that just looks at engineering issues as it relates to aviation. And we have another called surface engineering. We divide that up sort of modally.

I believe the reason we are not organized strictly on modal lines—besides the economies of scale we get by having our weather people, our meteorologists, operate across the modal lines—is that when you do organize on strictly modal lines you have a tsar for each mode, and that is the one person all information to the board flows through. You have a director of aviation safety.

[Translation]

Le président: Mais vos pouvoirs sont définis par ce que j'ai lu plus haut; vous avez témoigné à ce sujet, et cette phrase qualifie d'autres pouvoirs que le conseil exécutif peut avoir défini en adoptant certaines politiques.

M. Burnett: Oui. Par exemple, le bureau approuve les critères généraux d'enquêtes sur les accidents. Je ne me risquerais pas à les modifier de mon propre chef. Lorsque j'étais président, je ne l'ai pas fait. Par contre, certaines dispositions nous accordent une discrétion quant aux enquêtes qui ne répondent pas tout à fait à ces critères; je ne me sentirais pas nécessairement lié par cela non plus.

M. Benjamin: Je souhaite poser une question complémentaire à celle du président. Vous nommez un directeur de l'administration. Il s'agit de l'administration de l'ensemble de votre organisme.

M. Burnett: Le directeur de l'administration est en fait le chef d'état-major.

M. Benjamin: Nommez-vous un directeur des enquêtes pour chaque mode? Sont-ils en quelque sorte compartimentés?

M. Burnett: Non. Nous ne sommes pas organisés de façon modale. Lorsque je suis devenu président, je voulais modifier tout cela progressivement. Nous venions juste de subir une réorganisation, et je ne voulais pas procéder immédiatement. Mais j'ai pensé que la meilleure chose consisterait à établir une organisation modale.

Notre bureau d'enquête sur les accidents est organisé de façon modale. Il comporte cinq divisions, une pour chacun des modes dont nous nous occupons. Les enquêtes sur le pipe-lines et les matières dangereuses sont combinées. Par exemple, ces enquêteurs se sont occupés des accidents d'avion où les matières dangereuses posaient le plus grave problème. Nous avons ensuite notre bureau de la technologie qui tend à s'organiser par discipline. La division des facteurs de survie s'occupe de l'utilisation de la ceinture de sécurité, de la résistance des sièges dans les avions, de la protection contre l'incendie dans les autobus et les avions ainsi que de tout ce qui est commun aux divers modes. La division du rendement humain s'occupe des questions liées à ce domaine, comme la fatigue, l'abus des drogues, etc. pour tous les modes.

Par ailleurs, nous avons une division de l'aviation—appelée génie de l'aviation—dans notre bureau de la technologie, qui ne s'occupe que des questions de génie relatives à l'aviation. Nous en avons une autre appelée génie de surface. Nous divisons donc cela de façon modale.

La raison pour laquelle nous ne sommes pas strictement organisés de façon modale—outre les économies d'échelle que nous réalisons en demandant à nos météorologues de desservir tous les modes—c'est que lorsque l'on s'organise de façon strictement modale, il faut un chef pour chaque mode, qui est la personne par où passe toute l'information du bureau. Vous avez un directeur de la sécurité aérienne.

[Texte]

So what we have is a very complex matrix organization that is not very efficient.

Mr. Benjamin: It is partially modal, partially general.

Mr. Burnett: That is right. But the board then can get input through several different avenues, and there is no one that can bottle up an initiative that may be coming up from the staff, or some kind of insider perspective.

You have to realize that in an organization like the Safety Board, knowledge is power. We do not distribute money. In organizations that distribute money, money is power. We do not have any of that. Knowledge is power. So there is a tendency on the part of people sometimes to try to hoard it and let it out as it serves their purposes; and the administration you try to arrive at is one that lets that bubble up so you can get it and do what you want to do with it.

The Chairman: I was going to say something about tsars, but it might have been misinterpreted. You do not have competing tsars in your system. I mean, you are the chairman.

Mr. Burnett: I think you are alluding to an issue that I do not want to become involved in. I do not know what it is.

The Chairman: You are right. You are right. It is getting late, but still very good.

• 1210

Mr. Atkinson: Could you briefly explain the role of public inquiries in your system? I was going to ask the further question of why, in the case of the *Exxon Valdez*, you only had a five-day hearing, until I heard that you do not allow lawyers to have standing.

Mr. Burnett: Yes. I have never participated in one of your hearings. Of course on the Gander accident we had staff people do that, and I would have liked to have been a part of some of that but conflicts at the time did not enable me even to witness it.

I suspect that is the difference, that the thing that probably explains the difference in the length of your hearing and ours is not merely the participation of lawyers but the extent to which we try to keep out of the adversarial type of... We get involved, to give you a good example, with the Coast Guard. In a lot of marine accidents we use the record they develop in their hearings to write our accident investigation, and sometimes we even have our people sitting on the Coast Guard board. They are adversarial hearings; they are used by the admiralty bar for discovery purposes, and we do not permit that kind of thing in our hearings.

[Traduction]

Nous avons donc une organisation matricielle qui n'est pas très efficiente.

M. Benjamin: Elle est partiellement modale partiellement générale.

M. Burnett: C'est exact. Mais le bureau peut alors obtenir l'information à partir de plusieurs sources et personne ne peut refouler une initiative émanant du personnel ou de quelque initié.

Il faut bien comprendre que dans un organisme comme le NTSB, connaissance est synonyme de pouvoir. Notre organisme ne distribue pas d'argent. Dans de tels organismes, l'argent est synonyme de pouvoir. Ce n'est pas notre cas. Chez nous, la connaissance est synonyme de pouvoir. Les gens ont donc tendance parfois à essayer de la mettre en réserve et à ne la laisser s'échapper que lorsque qu'ils en ont besoin; ce que l'on essaie de faire, c'est de laisser la connaissance monter à la surface de façon à pouvoir l'utiliser à loisir.

Le président: J'allais parler des chefs, mais cela pourrait être mal interprété. Les chefs ne se font pas concurrence chez vous. En effet, n'êtes-vous pas le président.

M. Burnett: Je pense que vous faites allusion à une question à laquelle je ne veux pas répondre. Je ne sais pas ce dont vous parlez.

Le président: Vous avez raison, il se fait tard.

M. Atkinson: Pourriez-vous nous expliquer brièvement le rôle des enquêtes publiques dans votre système? J'allais vous poser une autre question, à savoir, dans le cas de l'*Exxon Valdez*, les audiences n'ont duré que cinq jours, jusqu'à ce que j'apprenne que vous ne permettez pas aux avocats de comparaître.

M. Burnett: Oui. Je n'ai jamais participé à l'une de vos audiences. Bien sûr, lors de l'accident de Gander, nous avons chargé des employés de cette tâche. J'aurais aimé jouer un rôle dans le processus, mais des conflits à l'époque ne m'ont même pas permis d'être témoin.

Je crois que c'est ce qui explique pourquoi nos audiences sont plus courtes que les vôtres, c'est-à-dire que les différences ne résident pas simplement dans la participation des avocats, mais dans la mesure où nous ne recourons pas à des procédures de type accusatoire... Ainsi, pour vous donner un bon exemple, nous avons affaire à la Garde côtière. Dans beaucoup d'accidents maritimes, nous nous fondons sur les témoignages recueillis aux audiences de la Garde côtière pour faire nos enquêtes sur ces accidents et parfois même nous demandons à nos gens de siéger au conseil de la Garde côtière. Les audiences de cette dernière sont du type accusatoire; les avocats de l'amirauté s'en servent à des fins d'interrogation. Nous ne permettons pas ce genre de chose dans nos audiences.

[Text]

That is not to say that some of it does not happen, and especially when we had the lawyers in there a lot of it did happen. But we did not give free rein to it, and therefore I think we can complete our hearings in a shorter period.

Now, do not be misled. I just had a hearing on a rail accident in Helena, Montana, that was a three-day hearing. But one morning we started out at 7 and the night before we finished up at 7.30. So they are long days and we get a lot of hours of testimony in.

Mr. Atkinson: What is the function? Is it to gain information for your decision or is it for the benefit of the public?

Mr. Burnett: Both. For one thing, we think that at some point you need to lay out the evidence to the people. It is usually nine months before we get a decision adopted in a major case, and we believe that is too long to let people know what is going on. By doing that, by letting the public in on all the issues, letting them see the evidence—the facts often speak for themselves and they often are very damning—you can start the remedial process going, you can set the stage for the remedy. Sometimes even before we get to the board meeting portion and the release of the report, you have remedy in works, and some of those remedial actions would not have started if it were not for the fact that people have had to justify their stance in public and it did not wash.

But there is also the opportunity to refine the record, which I think is very important. I am a supporter of the hearing process. I am probably the most pro-hearing person on our board.

Mr. Benjamin: Pro-public.

Mr. Burnett: Pro-public hearing.

The parties can participate in helping us develop a record. Usually the record of testimony is something that gives the people who write the report a better document to work from than all the scattered notes and compilations of documents. We use those also, but it is one of those ways in which the parties can help avoid our making mistakes, by having the opportunity to point out the issues they think we may be neglecting. They do not call witnesses of their own, but they certainly get to examine the witnesses and they get to recommend witnesses to us. So they are able to help us refine the record in a way they would not be able to if we did not have a public hearing.

Mr. Tobin: We had a witness before us—I forget the exact name of the group—representing the law side of the marine industry that came and recommended very strongly to us—it was the only one who made such a strong pitch—that the chairman of the multi-modal board be a lawyer. That was a bit of a funny incident, because the individual in question recommended strongly that the

[Translation]

Ce qui ne veut pas dire que cela n'arrive jamais. En fait, c'est arrivé lorsque nous avons fait appel aux avocats dans cette affaire. Toutefois, nous n'y donnons pas libre cours et pouvons donc terminer nos audiences en moins de temps.

Maintenant, ne vous y trompez pas. Je viens tout juste de participer à une audience sur un accident ferroviaire à Helena (Montana), qui a duré trois jours. Lors d'une de ces journées, nous avons commencé à sept heures après avoir fini à 19h30 le jour d'avant. Ce sont donc des journées longues, au cours desquelles de nombreux témoignages sont entendus.

M. Atkinson: En quoi consistent vos fonctions? Avez-vous pour tâche d'obtenir des renseignements qui vous aideront dans votre décision ou qui profiteront au public?

M. Burnett: Les deux. D'abord, nous estimons qu'il faut, à un moment donné, divulguer les preuves à la population. Il faut habituellement neuf mois pour qu'une décision soit prise dans une affaire importante. Or, on ne peut pas attendre aussi longtemps pour mettre la population au courant de la situation. En lui communiquant ces renseignements à la population, en leur communiquant les preuves—les faits sont souvent éloquentes et accablants—on peut mettre en branle les mesures correctives, ouvrir la voie. Parfois, avant même d'en arriver à l'étape des audiences du conseil ou de la parution du rapport, on peut mettre en oeuvre des mesures correctives, ce qui n'aurait pas été possible si les responsables n'avaient pas eu à se justifier en public.

Mais il y a aussi la possibilité d'améliorer le processus, ce qui est très important à mon avis. Je suis en faveur de la tenue d'audiences. Je suis probablement le membre du bureau qui est le plus en faveur des audiences.

M. Benjamin: Publiques.

M. Burnett: Des audiences publiques.

Les parties peuvent nous aider à constituer un dossier. Habituellement, le compte rendu des témoignages constitue, pour les rédacteurs du rapport, un bien meilleur outil que toutes les notes et documents éparés. Ces derniers nous sont aussi utiles, mais les témoignages sont un moyen par lesquels les parties peuvent nous aider à éviter de faire des erreurs, en nous indiquant les questions qu'elles craignent que nous négligions. Elles ne convoquent pas elles-mêmes de témoins, mais elles ont certainement l'occasion de les interroger et de nous les recommander. Elles peuvent donc nous aider à améliorer le processus d'une manière qu'il leur serait impossible si nous ne disposions pas d'un processus d'audiences publiques.

M. Tobin: Nous avons entendu un témoin—je ne me souviens pas du nom exact du groupe—représentant les conseillers juridiques de l'industrie maritime, lequel a recommandé très fortement—il a été le seul à faire une telle recommandation—que le président du bureau multimodal soit un avocat. Incident cocasse, puisque la personne en question a recommandé fortement que le

[Texte]

chairman be a lawyer and all the rest be competent. Do you have any strong feelings on that?

• 1215

Mr. Burnett: I would not support that kind of provision. I think my law background has been a help to me at the board. Before I went to law school I was in political science and public policy. If I came to it with nothing but the experience that I gained in litigation and as a lawyer, I do not think I would have been very well prepared to Chair the board. On the other hand, having had that other experience has helped me understand what lawyers are up to when they participate in our proceedings.

Mr. Tobin: I take it you are telling us you do not think it is a prime requirement of the chairman to be a lawyer.

Mr. Burnett: No. The one thing I am glad we have done is try to distance ourselves from the legal part of it. There are probably some people in the United States who would suggest—probably some of our staff members—that lawyers should not be allowed to be members of the board.

Mr. Tobin: The other area I wanted to ask you about is the relationship between the National Transportation Safety Board and other safety agencies, in particular, for example, CASB. You have mentioned several times in response to questions from both sides of the table that a board member was not present at Gander but staff were. Can you tell us what the role of your board is in the case of an accident that occurs outside the country, particularly in the case of Gander?

Mr. Burnett: It is fairly well defined by the International Civil Aviation Organization treaty. It is at annex 13, I believe.

There are certain types of accidents that we have a right to participate in—wide-bodied aircraft and aircraft of U.S. registry—when an accident happens in a foreign country. For others we have to be dependent upon being invited to participate, even when it is of United States manufacture. That is usually not a problem. In fact, there are a lot of cases where we are or would be invited to participate where we do not have the resources to do it.

Of course in a major accident like Gander, there was no question of that. Our technical staff were on the scene for that investigation. We had the right to participate. Another example is the Air Canada fire in Cincinnati where your people participated. I think that was before CASB was formed, was it not?

Mr. Tobin: Yes, it was.

Mr. Burnett: You have the right to participate in our hearings; we did in yours. I think our technical staff was

[Traduction]

président soit un avocat et que le reste soit compétent. Qu'en pensez-vous?

M. Burnett: Je ne serais pas en faveur de ce genre de disposition. Je crois que ma formation en droit m'est d'un grand secours au bureau. Avant de faire mes études de droit, j'étais en sciences politiques et en politique publique. Si j'y étais venu armé seulement de mon expérience en matière de litiges et en qualité d'avocat, je ne crois pas que j'aurais été suffisamment bien préparé pour présider le bureau. D'autre part, grâce à cette autre expérience que j'ai acquise, je peux comprendre où veulent en venir les avocats qui participent à nos travaux.

M. Tobin: Si je comprends bien, vous voulez dire que vous ne croyez pas indispensable d'être avocat pour exercer la fonction de président.

M. Burnett: Non. Je me réjouis en particulier du fait que nous ayons essayé de nous éloigner de l'aspect juridique de la chose. Certains de mes compatriotes—dont les membres de notre personnel—proposeraient peut-être que l'on ne devrait pas permettre aux avocats d'être membres du bureau.

M. Tobin: L'autre question dont je voulais vous parler est le lien qui existe entre le National Transportation Safety Board et d'autres organismes chargés de la sécurité, du BCSA en particulier. Vous avez mentionné à diverses reprises, en réponse aux questions des deux côtés de la table, qu'aucun membre du bureau n'était présent à Gander, mais que des membres du personnel l'étaient. Pouvez-vous nous dire quel est le rôle de votre bureau dans le cas des accidents qui se produisent à l'extérieur du pays, et en particulier dans le cas de Gander?

M. Burnett: Son rôle est assez bien défini dans le traité de l'Organisation de l'aviation civile internationale. C'est dans l'annexe 13, je crois.

Nous avons le droit de participer à certaines enquêtes qui portent sur des accidents survenus en pays étranger et impliquant des avions gros-porteurs et des avions enregistrés aux États-Unis. Quant aux autres, nous devons attendre d'être invités à participer à l'enquête, même s'il s'agit d'avions manufacturés aux États-Unis. Ce n'est habituellement pas un problème. En fait, il existe une foule de cas où nous avons ou aurions été invités, mais où nous ne disposions pas des ressources suffisantes pour le faire.

Bien sûr, dans des accidents importants comme celui de Gander, il n'en a pas été question. Notre personnel technique était sur les lieux pour l'enquête. Nous avions le droit d'y participer. Un autre exemple concernant l'enquête sur l'incendie impliquant un avion d'Air Canada à Cincinnati auquel vos gens ont participé. Je crois que c'est avant la formation du BCSA?

M. Tobin: Oui, c'est exact.

M. Burnett: Vous avez le droit de participer à nos audiences; nous avons le droit de participer aux vôtres. Je

[Text]

and has been very impressed at all times with the quality of the investigation and the technical expertise of the Canadian Aviation Safety Board. I think we made that clear in a letter we wrote, where we tried not to take a position on the stance taken between the two factions on the board but to point out that we had the opportunity to critique the report, and if we had heartburn with it we would not have been reluctant to do so.

Mr. Tobin: I was quite interested when you mentioned earlier in testimony the whole principle of dissent generally, without getting into Gander in particular. Because of the experience we have had in this country with Gander, when we sit back and think about it in a quiet moment, dissent is almost taken as something bad, something terrible. Dissent in itself symbolizes the lack of credibility or inability to complete a task, in this case come to a conclusion in an investigation.

I think at some point during your testimony today you indicated that you can recall yourself filing a dissenting point of view. Have you done that as chairman of the board?

Mr. Burnett: Yes, on the probable cause, and occasionally on recommendations. I did once or twice where I did not vote for recommendations, sometimes advocating recommendations that were not adopted. I do not recall us ever adopting a major report in which the areas of agreement were not larger and more profound than the areas of difference.

We work very hard to get agreement. I think even though we come with very different perspectives, we immerse ourselves enough in the case and have enough respect, even though we feel free to disagree with our staff and they feel free to disagree with us. When I was chairman I had staff members in public meetings that would take a different position.

Mr. Tobin: The fact that you are saying this in Canada—that kind of declaration—would be fairly startling. I wonder if it is a question of political culture about the nature of dissent. From what you are telling us, you have not only dissented as chairman from the majority report, but also it has also been quite public. Because it is normally quite public, I would imagine it does not generate that much attention or controversy, the fact the chairman has dissented, or does it?

• 1220

Mr. Burnett: No, I cannot think of a case in which it has been highly controversial. It is usually noted. At our most recent board meeting we dealt with the report on the

[Translation]

crois que notre personnel technique a toujours été très impressionné par la qualité de l'enquête et du savoir-faire technique du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Je crois que nous l'avons montré clairement dans une lettre que nous avons écrite, où nous avons évité de nous prononcer pour l'une ou l'autre des positions adoptées par les deux parties du bureau, et tenté plutôt de faire remarquer que nous avions la possibilité de critiquer le rapport et, que si nous avions des critiques à formuler, nous n'hésiterions pas à le faire.

M. Tobin: Vous avez soulevé pendant votre témoignage une question qui m'a beaucoup intéressé. Il s'agit de toute la question de la dissidence en général, sans entrer dans la question de Gander en particulier. A cause de l'expérience que nous avons eue dans ce pays avec l'accident de Gander, quand on s'arrête pour y penser un instant, la dissidence nous apparaît presque comme quelque chose de mauvais, de terrible. La dissidence en elle-même symbolise le manque de crédibilité ou l'incapacité d'accomplir une tâche, et, en l'espèce, l'incapacité d'en venir à une conclusion dans cette enquête.

Je crois qu'à un moment donné de votre témoignage aujourd'hui vous avez indiqué que vous vous rappelez vous-même d'avoir exprimé un point de vue dissident. L'avez-vous fait en qualité de président du bureau?

M. Burnett: Oui, sur la cause probable et occasionnellement sur les recommandations. Je l'ai fait une ou deux fois lorsque je n'ai pas voté pour des recommandations et quelquefois en proposant des recommandations qui n'ont pas été adoptées. Je ne me souviens pas que nous ayons jamais adopté un rapport important dans lequel les motifs de désaccord n'étaient pas aussi profonds que les motifs de désaccord.

Nous travaillons très fort pour en venir à une entente. Même si nous avons des perspectives très différentes, nous allons au fond des choses et faisons preuve de suffisamment de respect, ce qui ne nous empêche pas de nous sentir libres de ne pas être du même point de vue que notre personnel et vice versa. Lorsque j'étais président, des membres du personnel du bureau adoptaient des points de vue différents pendant des audiences publiques.

M. Tobin: Ce que vous dites est très surprenant pour un Canadien. Je me demande si ce n'est pas une question de différence de culture politique en matière de dissidence. D'après ce que vous dites, vous n'avez pas seulement émis d'avis contraire à titre de président dans un rapport majoritaire, mais vous l'avez fait publiquement. De ce fait, je suppose qu'un tel avis contraire ne génère pas grandement d'attention de controverse. Ai-je tort?

M. Burnett: Non, je ne me rappelle d'un seul cas où ma dissidence ait été très controversée. On en prend habituellement note. Lors de notre toute dernière réunion

[Texte]

Aloha accident, and one of our board members had a different version of the probable cause. It included many of the same elements, but I think he felt it was less accusatory of Aloha Airlines and more directed to the general systemic problems in the aviation industry. It was a different wording. He offered that. The other four did not agree with him and he will file a dissent, I think. It is not all that unusual.

We adopted a set of recommendations about some air traffic control problems just the other day out on the west coast in which one of our board members had some substantial disagreement with the approach the staff and the board were making on it, but basically agreed with the recommendations we adopted. It was some of the logic that he disagreed with and he wanted to distance himself from some of the thinking.

Mr. Tobin: We have had a number of witnesses at the table, including the former chairman of the board, members of the board and other interested parties, who have described dissent as intrinsically a necessary thing and a good thing, providing the dissent does not of and by itself become so public or such a large matter of debate that the credibility of the board itself is called into question.

I suppose some of the concern we and other members may have felt as we have heard testimony about setting up a new board, a smaller board, versus nine members, a multi-modal agency, is that we are less likely to see this dissent. Responding to the story of dissent we have had, Gander being the primary example, of course we are going to solve the problem of dissent. Can a board properly function without the ability of members to dissent and feel comfortable in dissenting?

Mr. Burnett: I think you hit the nail on the head when you mentioned credibility. All the work we do with the Safety Board is work of persuasion. It is a pulpit. There is a need to try to resolve our differences and to speak with one voice, insofar as we can. To the extent that we engage in a lot of dissension among us, it undermines our credibility. We are very sensitive to that.

On the other hand, if you have a system where everyone knows there is dissent but it is in some way suppressed and not acknowledged, then that also undermines credibility. Try to maintain that something exists that is not real, you are soon discounted.

In our instructions to our staff about when they have disagreements, we say if you can honestly resolve the disagreements among yourselves, work to do that. Do not come into the board meeting with differences that are petty, the kind of things that if you sat down and talked to each other and really understood each other's positions, you could have resolved.

[Traduction]

du bureau, nous avons traité du rapport de l'accident d'Aloha, et l'un des membres du bureau a soutenu une version différente de la cause probable. Sa version comprenait bon nombre des mêmes éléments, mais je crois qu'il accusait moins Aloha Airlines et davantage les problèmes structurels de l'industrie de l'aviation. Son libellé était différent. C'était son point de vue. Les quatre autres n'étaient pas d'accord avec lui, de sorte qu'il émettra un avis contraire, je crois. Ce n'est pas si inhabituel.

Par exemple, il y a quelques jours, sur la côte ouest, nous avons adopté une série de recommandations à propos des problèmes de trafic aérien. Malgré son profond désaccord sur l'approche adoptée par le personnel et le bureau à ce propos, un des membres du bureau était fondamentalement en faveur des recommandations que nous avons adoptées. Il était en désaccord avec la logique sur laquelle étaient fondées les recommandations, et c'est pourquoi il a voulu se dissocier de l'ensemble du bureau à ce sujet.

M. Tobin: Nous avons entendu un certain nombre de témoins, dont l'ancien président du bureau, des membres du bureau, et d'autres parties intéressées, qui ont décrit la dissidence comme une chose essentiellement utile et nécessaire, à condition qu'elle ne devienne pas une question publique ou l'objet de débat plus large au point de nuire à la crédibilité du bureau lui-même.

Je suppose qu'une partie du problème dans l'établissement d'un nouveau bureau, plus petit, par rapport à un organisme multimodal de neuf membres, réside dans le fait qu'il y aura probablement moins de dissidence. En ce qui concerne la question des dissidences, Gander étant l'exemple principal, il est bien sûr que nous allons régler le problème de la dissidence. Un bureau peut-il fonctionner adéquatement sans que ses membres aient la possibilité de ne pas être d'accord et de ne pas craindre d'exprimer leur désaccord?

M. Burnett: Je crois que vous avez frappé en plein dans le mille lorsque vous avez mentionné la crédibilité. Le travail du NTSB consiste à convaincre. C'est une tribune. Nous ressentons le besoin de nous entendre et de faire bloc, dans la mesure du possible. Plus il y a de dissidence dans nos rangs, plus notre crédibilité en souffre. Nous en sommes très conscients.

Par ailleurs, il peut arriver, dans un organisme, qu'il y ait dissidence mais, d'une manière ou d'une autre, qu'elle ne puisse être exprimée. Cela aussi peut nuire à la crédibilité. Essayez de soutenir qu'une chose n'existe lorsqu'elle n'existe pas, et vous serez très rapidement discrédité.

Dans nos instructions à notre personnel à propos des désaccords, nous leur demandons de s'entendre le plus possible entre eux. Nous leur disons de ne pas se présenter aux réunions du bureau avec des désaccords insignifiants, qu'ils ne pourraient résoudre facilement s'ils ne s'en donnaient vraiment la peine.

[Text]

On the other hand, if having done that you have some fundamental disagreements, the board needs to be apprised of that and the public needs to be apprised that this is not a cut-and-dried situation. I think you need to administer it in ways that promotes the credibility of the organization. Of course the main factor in credibility is honesty.

The Chairman: I must say, Mr. Tobin, that was a delightful series of questions and a very tremendous answer on which we perhaps could conclude this morning. I had several questions. I do not dare ruffle the waters, but I am going to with just one, and we have touched on it.

How do you work with the company involved? Let us just take *Valdez*, for instance. Reading the newspapers and without knowing all the facts, whether there were jurisdictional problems in the Coast Guard and the President's office—you said yourself you sent staff up and no board member, and there were certainly some problems in getting things started—is your investigation paramount? By that I mean does Exxon have its internal investigation? Perhaps even before you got there had they been a preliminary part of an investigation? Do you get seized of all the evidence and statements and material of whatever is done in a company investigation?

• 1225

Mr. Burnett: There is no simple answer to that question. Ideally what we strive for is to take all the people who have a safety interest in the outcome of the investigation; and rather than running a bunch of parallel investigations, we get all under the same umbrella, under the direction of the Safety Board. We commit all our resources to a common goal, and we avoid a lot of legalisms in the investigative process. Because someone has been admitted to the investigation and they know what we know when we develop it, even though they may be under investigation in a sense, rather than having to respond to subpoenas for information, they give it to us willingly. Part of the commitment that they bring to it is that they honestly share things with us that they know to be relevant. But of course, they do not always do it.

We feel we get further in the investigation from the efficiency standpoint by having a party system that admits all those people to one system. On the other hand, there are some legitimate reasons for some parallel investigations. For instance, if there is an enforcement activity or a disciplinary activity, as when the railroad wants to discipline one of its members, we try to keep separate from that. We would prefer that our investigation not even be utilized in that process.

[Translation]

D'autre part, si, malgré tout, vous êtes toujours en désaccord sur des questions fondamentales, le bureau doit le savoir et le public doit savoir que ce n'est pas une situation irréversible. Je crois qu'on doit l'administrer d'une manière qui soit favorable à la crédibilité de l'organisation. Bien sûr, le principal facteur de la crédibilité est l'honnêteté.

Le président: Je dois dire, monsieur Tobin, que vous avez posé une intéressante série de questions et que nous avons entendu des réponses non moins intéressantes et sur lesquelles nous pourrions conclure notre séance de ce matin. J'avais plusieurs questions à poser. Je ne veux pas déclencher de débat, mais j'en poserai quand même une, dont nous avons déjà parlé.

De quelle façon travaillez-vous avec la compagnie concernée? Prenant le cas du *Valdez*, par exemple. À la lecture des journaux et ne connaissant pas tous les faits, s'il y avait des problèmes de compétence entre la Garde côtière et le bureau du président—vous avez dit vous-même que vous avez envoyé des membres de votre personnel et aucun membre du bureau, et il y a certainement eu des problèmes pour mettre les choses en marche—votre enquête a-t-elle préséance? Par cela je veux dire est-ce que la compagnie Exxon a tenu sa propre enquête interne? Peut-être avant même votre arrivée y a-t-il eu une enquête préliminaire? Êtes-vous saisi de toutes les preuves, de toutes les déclarations et de tous les faits importants qui sont recueillis au cours d'une enquête interne de compagnie?

M. Burnett: La réponse n'est pas simple. Idéalement, ce que nous recherchons, c'est de réunir tous ceux qui, sur le plan de la sécurité, ont un intérêt dans l'issue de l'enquête; et plutôt que de mener un tas d'enquêtes parallèles, nous confions le tout à la direction du NTSB. Nous affectons toutes nos ressources à la réalisation d'un objectif commun, et ce, pour éviter un grand nombre de tracasseries juridiques. Quand quelqu'un est admis à participer à l'enquête et prend connaissance en même temps que nous de ce que nous découvrons, bien que d'une certaine manière, il puisse faire l'objet de l'enquête, au lieu d'être cité à comparaître sous peine d'amende pour fournir des renseignements, il nous les fournit volontairement. Leur participation consiste notamment à partager honnêtement avec nous les données qu'ils savent pertinentes. Cependant, bien sûr, il n'en est pas toujours ainsi.

Nous estimons que l'enquête progresse plus efficacement si tous ces gens peuvent être admis dans un même système. Par ailleurs, il peut être légitime d'effectuer des enquêtes parallèles. Par exemple, en matière de mise en application ou de discipline, quand les autorités du chemin de fer veulent rappeler un membre à l'ordre, nous tâchons de nous tenir à l'écart. Nous préférons qu'on ne se serve pas de notre enquête à cette fin.

[Texte]

When witnesses are giving a statement we will ask them whether there is anybody in the room that makes them uncomfortable. If they say a local FAA inspector is there, perhaps for the purpose of violating them, and they would rather not have him there, we ask the individual to leave and we ask for someone from the Washington office who would not be as apt to be interested in enforcement.

On the other hand, sometimes in the adversarial hearings that the railroad will have in their organization for disciplinary purposes, they will develop information that is very good for us, and we sometimes use it.

So you just have to use some judgment about how these things relate. The bottom line is: What do you do to promote the efficiency of the investigation and the effectiveness of the safety process? You have to be flexible in your response.

The Chairman: Coming back to Valdez, do you get the information from their internal investigation? Is that a matter of right under your law?

Mr. Burnett: Yes. I do not think there is any way they could protect that from us. Many of the companies we work with would automatically volunteer anything they had, even if it were embarrassing to them. Others will not do that. We expect that of them, but sometimes they do not do it. When they get into the litigation process after we have wound down our field phase, sometimes they begin to discover things in a legal discovery that we will not know, and sometimes that will not develop until after we have closed out our report. It may be something of interest, something that we missed or that did not come to light. Then a petition for reconsideration can be filed, and it often is.

There is another issue you get into with parties. The Federal Aviation Administration is the only party that has a right to be a party by law. There are other parties like the company involved that you always want to designate because they have information you know you are going to need, and you want to exchange information with them.

There are other parties like unions that may not have information that is critical. But when there is a certain spread of interest, once you have admitted one side, it is helpful to the credibility of the investigation to admit the other. So you bring in people to try to balance it out, to be sure there is not the appearance of impropriety.

Mr. Benjamin: My experience was in the railways. They are great for taking statements and I am not

[Traduction]

Quand des témoins font une déclaration, nous leur demandons s'il se trouve dans la pièce quelqu'un devant qui ils préfèrent ne pas témoigner. S'ils disent qu'un inspecteur de la Federal Aviation Administration se trouve là, peut-être dans le but de les prendre en défaut, et qu'ils préféreraient ne pas le voir là, nous demandons à l'inspecteur de sortir et nous appelons quelqu'un du bureau de Washington qui ne serait pas aussi susceptible de s'intéresser à la mise en application.

Il arrive aussi au cours des débats contradictoires que les autorités du chemin de fer organisent de façon interne dans des buts disciplinaires, qu'on obtienne des renseignements qui nous sont très utiles, et parfois nous les utilisons.

Il faut donc se servir de son jugement pour évaluer les rapports entre ces choses. La ligne de démarcation est la suivante: que faire pour favoriser l'efficacité de l'enquête et l'efficacité des mesures de sécurité? C'est une question à laquelle il faut répondre avec souplesse.

Le président: Pour revenir à l'accident de Valdez, avez-vous accès aux renseignements qu'ils recueillent au cours de leur enquête interne? Avez-vous le droit d'accès à ces renseignements en vertu de la législation en vigueur chez vous?

M. Burnett: Oui. Je crois qu'il n'existe pour eux aucune façon de nous en priver. Un grand nombre des compagnies avec qui nous travaillons nous fournissent automatiquement tout ce qu'elles possèdent, même si ces renseignements sont gênants pour elles. D'autres ne le font pas. Nous nous attendons à ce qu'elles le fassent, mais parfois elles ne le font pas. Au moment du procès, une fois que nous avons terminé notre enquête sur le terrain, parfois elles commencent à mettre au jour des éléments dans le cadre d'une enquête juridique dont nous ne connaissons pas l'existence, et parfois nous n'en prenons connaissance qu'une fois notre rapport terminé. Il peut s'agir d'un élément important, de quelque chose qui nous a échappé ou qui n'a pas été mis au jour. Alors, on peut remplir une demande de reconsidération, et c'est souvent ce qui se produit.

Une autre question se pose en ce qui concerne les parties. La Federal Aviation Administration est, en droit, la seule qui puisse se constituer partie. Il existe d'autres parties comme la compagnie concernée et qu'on veut toujours citer parce qu'elle possède des renseignements dont on aura besoin et avec qui on veut en échanger.

Il existe d'autres parties, comme les syndicats qui peuvent ne pas disposer de renseignements vitaux. Cependant, quand il existe une certaine communauté d'intérêt, une fois une partie admise, il est bon pour la crédibilité de l'enquête d'admettre l'autre partie aussi. C'est pourquoi on fait appel aux personnes concernées pour essayer de trouver un équilibre, pour s'assurer qu'on ne donne pas l'impression de ne pas avoir agi comme il se doit.

M. Benjamin: Je viens du secteur ferroviaire. On y excelle dans la collecte de déclarations, ce dont je ne me

[Text]

complaining about that. Under their collective agreements, the employee may have a fellow employee with him or a representative from the union or the union may appoint somebody to be with him. But in terms of the board's getting the best possible and most forthcoming information, do you think it would be a good idea that the employer in fact be prohibited from taking any statements from the employee until after the board has taken a statement from that witness?

• 1230

Mr. Burnett: I have seen a lot of cases where it would have been helpful to have that. To give you a good example, when we have an air traffic control investigation the Federal Aviation Administration usually will spend a lot of time with that controller, including his or her lawyers, before we get a chance to talk to them.

Mr. Benjamin: Again, it is like quarantining a site.

Mr. Burnett: There probably would be some drawbacks too. But yes, that sounds very appealing to me.

Mr. Tobin: A supplementary to that excellent question the chairman put.

Mr. Angus: I liked it better when you guys fought.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, perhaps I misunderstood Mr. Burnett when he answered. You were asking about the ability of the Safety Board to have access to the investigation of the company and discussions of the company with its employees and whatever information might be available there, and I thought I understood you to suggest that it was a voluntary exercise, that usually all parties come on board, everybody participates, everybody has the same objective, safety, in mind. Some people are not forthright. Are you suggesting in that circumstance, to use your words, in order to keep the lawyers out, you merely tolerate those who are not forthright, and you try to find out through other means—

Mr. Burnett: Oh, no. If we get good evidence that they are not being free with us—of course sometimes you find that out a long time after the case is over—

Mr. Tobin: What happens? Where are the teeth?

Mr. Burnett: Usually the first approach is to caution them about that and expect them to change. We can, and we have, thrown them off—excluded them as parties. On the other hand there is no—

Mr. Tobin: But beyond excluding them, where are the teeth to ensure at the end of the day your report is founded on all the information you can demand?

[Translation]

plaints pas. Aux termes de la convention collective, l'employé peut se faire accompagner par un collègue ou un représentant syndical, ou le syndicat peut nommer quelqu'un pour l'accompagner. Cependant, pour que le bureau puisse obtenir les meilleurs renseignements possibles, les renseignements les plus directs, pensez-vous qu'il serait bon d'interdire à l'employeur de recueillir quelque déclaration que ce soit de l'employé tant que le bureau n'a pas obtenu une déclaration de ce témoin?

M. Burnett: J'ai eu connaissance de nombreux cas où cela aura été souhaitable. En voici un bon exemple: au cours des enquêtes relatives au contrôle du trafic aérien, la «Federal Aviation Administration» passe habituellement beaucoup de temps avec le contrôleur concerné, ainsi qu'avec ses avocats, avant que nous ayons la possibilité de leur parler.

M. Benjamin: Encore là, c'est comme si on interdisait l'accès à un lieu.

M. Burnett: Il y aurait sans doute à cela certains inconvénients possibles mais je dois avouer que cette possibilité me semble très attrayante.

M. Tobin: J'aimerais demander quelque chose, pour faire suite à l'excellente question que le président a posée.

M. Angus: Je préférerais que vous vous querelliez.

M. Tobin: Monsieur le président, peut-être n'ai-je pas bien compris la réponse de M. Burnett. Vous vous interrogez sur la possibilité qu'avait le NTSB d'avoir accès aux renseignements recueillis au cours de l'enquête de la compagnie et au cours des entretiens de celle-ci avec ses employés de même qu'à tout renseignement dont elle peut disposer. Il me semblait que vous aviez laissé entendre que, la fourniture de ces renseignements était facultative, que d'habitude toutes les parties emboîtent le pas, que tout le monde participe, que tout le monde vise les mêmes objectifs, la sécurité. Certaines personnes n'ont pas une attitude ouverte. Voulez-vous laisser entendre que dans ce cas, pour reprendre vos propos, quand vous éloignez les avocats, vous tolérez simplement ceux qui n'ont pas une attitude ouverte, que vous essayez d'utiliser d'autres moyens. . .

M. Burnett: Non, pas du tout. Si nous avons de bonnes raisons de penser qu'ils ne sont pas ouverts—il arrive bien sûr parfois qu'on s'en rende compte longtemps après la fermeture du dossier. . .

M. Tobin: Qu'est-ce qui ce passe? De quelle autorité disposez-vous?

M. Burnett: Habituellement, il faut d'abord les mettre en garde à ce sujet et espérer qu'ils changent d'attitude. Nous pouvons, et nous l'avons déjà fait, les rejeter—les exclure en tant que parties. Par ailleurs, il n'y a pas. . .

M. Tobin: Mis à part le pouvoir de les rejeter, de quelle autorité disposez-vous pour vous assurer qu'à la fin de la journée votre compte rendu contient tous les renseignements que vous pouvez exiger?

[Texte]

Mr. Burnett: We have penalized people when they came in and they were secretly using people who should not have been party representatives: insurance representatives and that sort of thing. But I do not think there is any other penal authority we have. We have to depend on their good faith. When they accept party status I do not think they accept a legal obligation, at least one we could exercise against them, to be forthcoming with us.

Mr. Tobin: So you really have no teeth other than the goodwill and good faith of those who participate?

Mr. Burnett: Although I would say I think in most cases it works.

Mr. Benjamin: But you have the power to put them under oath?

Mr. Burnett: If we decide we need to formalize the investigations more to submit the subpoenas, we can subpoena them. We have even subpoenaed things from other government agencies. Again, the question is if there is a dispute, whom does the Justice Department represent? That is a controversial thing to do, but we have done it. We have subpoenaed people. We have subpoenaed information. So if we think we are not getting the co-operation we expect, we do have some ways of doing it, but not of penalizing them for the failure. What we then have to do is to adopt other methods that are less efficient and more legalistic and more confrontational. But if we have to go to them, we do.

The Chairman: Mr. Burnett, we have been here three hours. Having heard your evidence for three hours in such a frank, and as Mr. Malone says, forthright and actually refreshingly candid way, I can quite understand how you have been through three terms as chairman of the NTSB. I wish you well in an anticipated further term, because you have a delightful blend of common sense and sophistication and just basic experience. Whether it comes from the Arkansas hills or not, I must say it has been very good. You really are our last witness here before we go into the beginning of clause-by-clause study of Bill C-2, and I do not think we could have ended on a better note. So I want to thank you very much for taking the time to come from Washington. I wish you well when you are here and wish you a safe return and many more years doing what you obviously do well and like doing.

Mr. Burnett: Thank you. I certainly appreciate the quality of consideration being given to this very important legislation by this committee.

The Chairman: We stand adjourned.

[Traduction]

M. Burnett: Nous avons infligé des pénalités à des personnes qui se sont présentées et qui se servaient d'autres qui n'auraient pas dû être des représentants de la partie: des représentants de la compagnie d'assurances, par exemple. Cependant, je ne pense pas que nous ayons d'autres pouvoirs d'infliger des sanctions. Nous devons compter sur leur bonne volonté. Quand ils acceptent de se constituer parties, je ne pense pas qu'ils soient légalement tenus d'adopter une attitude ouverte face à nous, ni que nous puissions nous fonder là-dessus pour les comprendre.

M. Tobin: Vous ne pouvez donc compter que sur la bonne volonté et la bonne foi des participants?

M. Burnett: Je dois dire que, dans la plupart des cas, cela suffit.

M. Benjamin: Mais vous avez le pouvoir de leur faire faire des déclarations sous serment?

M. Burnett: Si nous jugeons qu'il nous faut donner aux enquêtes un caractère plus officiel pour citer des gens à comparaître, nous pouvons le faire. Nous avons même obtenu par citation à comparaître des renseignements d'autres organismes gouvernementaux. Encore là, la question qui se pose est de savoir qui, en cas de différend, le ministère de la Justice représente-t-il? C'est un sujet à controverse, mais nous l'avons fait. Nous avons cité des gens à comparaître. Nous avons obtenu des renseignements par voie de citation. Aussi, si vous pensez que nous n'obtenons pas la collaboration dont nous avons besoin, sachez que nous avons certains moyens d'y parvenir, mais que nous n'avons pas celui d'infliger des sanctions pour défaut. Il nous faut alors adopter d'autres méthodes moins efficaces, plus formalistes et qui font plus appel à la confrontation. Mais s'il nous faut le faire, nous le faisons.

Le président: Monsieur Burnett, nous siégeons depuis trois heures. Après vous avoir entendu pendant trois heures nous parler de façon si franche, et comme M. Malone le dit, de façon si ouverte et si agréablement sincère, je comprends bien comment vous avez pu remplir pendant trois mandats le rôle de président du NTSB. Je vous souhaite une bonne continuation dans un autre mandat, car vous possédez un merveilleux mélange de jugement, de raffinement et d'expérience. Qu'on le doive aux collines de l'Arkansas ou non, je dois dire que c'était excellent. Vous êtes le dernier témoin que nous devons entendre avant d'entamer notre étude article par article du projet de loi C-2. Je ne crois pas que nous puissions conclure d'une meilleure façon. Je vous remercie donc beaucoup d'avoir pris le temps de venir de Washington. Je vous souhaite un agréable séjour, un bon voyage de retour et de nombreuses autres années à faire ce que manifestement vous faites bien et aimez faire.

M. Burnett: Je vous remercie. Je me réjouis de constater le sérieux de l'étude que le comité fait de ce très important projet de loi.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the National Transportation Safety Board:

Jim Burnett, Member.

TÉMOIN

Du National Transportation Safety Board:

Jim Burnett, membre.

054710038

FEB 27 1991

